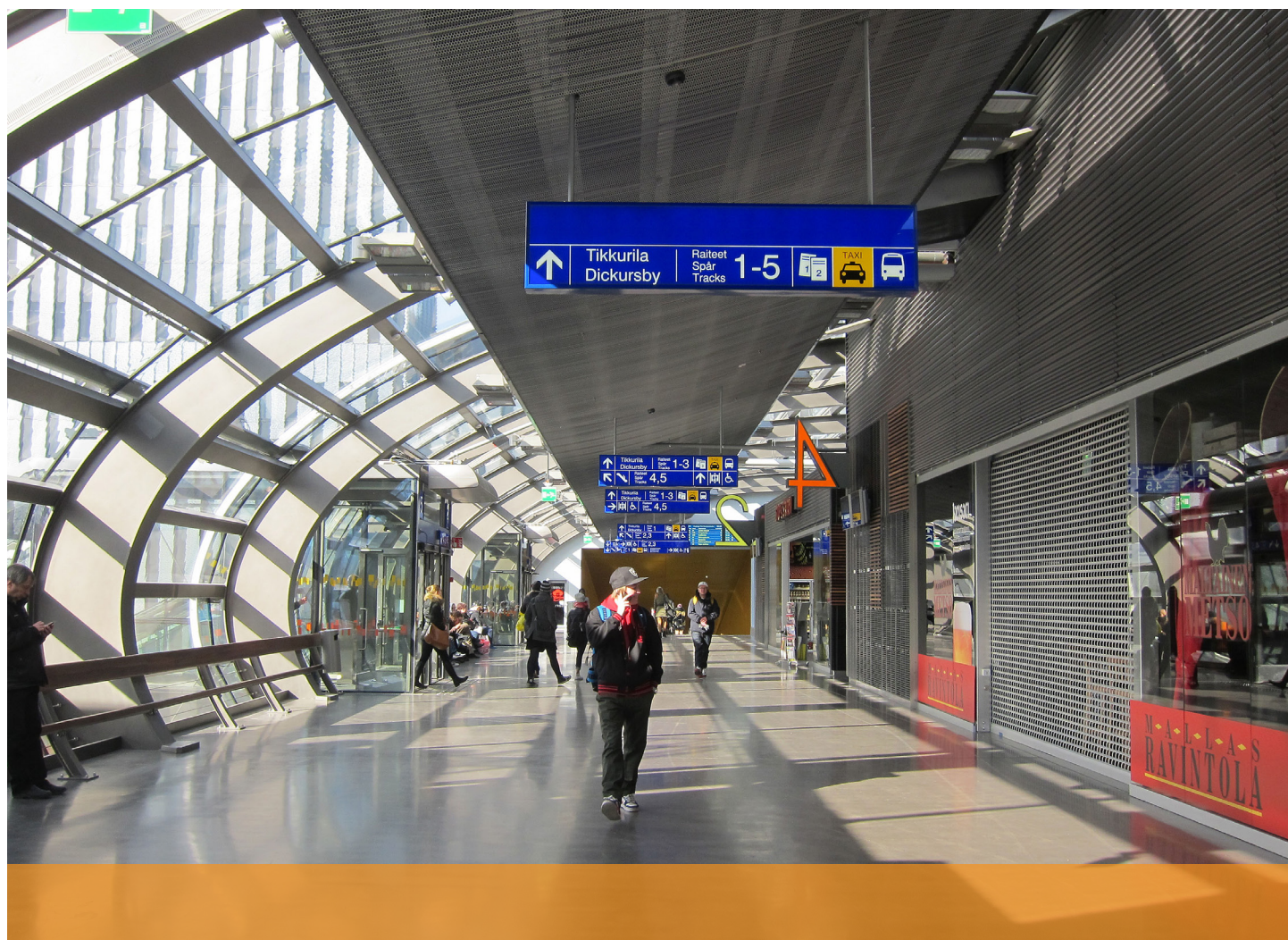


Raisa Valli  
Nina Frösén

# Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso Maakuntakeskusten väliset matkaketjut





Raisa Valli, Nina Frösén

# Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso

Maakuntakeskusten väliset matkaketjut

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 34/2016

Liikennevirasto

Helsinki 2016

*Kannen kuva: Arja Aalto*

Verkkojulkaisu pdf ([www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi))

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-317-283-8

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

**Raisa Valli ja Nina Frösén: Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso – Maakuntakeskusten väliset matkaketjut.** Liikennevirasto, liikenteen palvelut -osasto. Helsinki 2016. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 34/2016. 34 sivua ja 5 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-283-8.

**Avainsanat:** palvelutaso, matkat, liikenne, liikkuminen, palvelut

## Tiivistelmä

Työssä on luotu edellytykset pitkämatkaisten liikkumisen palveluiden valtakunnallisen tavoitteellisen palvelutason määrittelyyn yli sadan kilometrin runkoyhteyksillä ja solmupisteiden (asemat ja terminaalit) kautta jatkuville matkaketjun osille. Palvelutason määrittely on tarkoitettu palveluiden tarjoajien ja viranomaisten toiminnan tueksi. Työssä selkeytetään toimijoiden rooleja ja yhteistyötarpeita matkustajille tarjottavan palvelutason tuottamisessa.

Tavoitteellista palvelutasoa tarvitaan antamaan kehittämiselle yhteistä suuntaa, ennakoitavuutta ja pitkäjänteisyyttä. Toisaalta palvelutason määrittelyssä on ollut tarpeen ottaa huomioon toteuttamismahdollisuudet, toimijoiden roolit ja vastuut sekä kehittämisen aikajänne. Palvelutasotavoitteissa on otettu huomioon eri käyttäjäryhmien ja alueiden erilaisuus sekä se, että palveluiden perustuessa pitkälti markkinaehtoisuuteen, on kysynnän kehityksellä merkittävä rooli palveluiden syntymisessä niin runkoyhteydellä kuin alueillakin.

Lähtökohta on ollut Suomen aluerakenteesta ja liikennejärjestelmästä laadittu kehityskuva, liikkumisen palveluiden nykytila sekä käynnissä oleva liikkumisen palveluiden muutos, joka perustuu lainsäädännön muutoksiin ja uusien liikkumisen palveluiden aktiiviseen kehittämiseen ja tuottamiseen.

Tarkastelu perustui asiakaslähtöiseen palvelutasoajatteluun ja kohdistui koko matkaketjuun ja sen hallinnan kannalta tärkeisiin palveluihin. Tarkastelussa olivat maakuntakeskusten väliset ja matkailukeskusten runkoyhteydet sekä niiden jatkuminen solmupisteistä alueille ja seuduille. Tarkastelu kohdistui monipuolisesti erilaisiin liikkumisen palvelukokonaisuuksiin käsittäen niin joukkoliikennepalvelut kuin muut niihin kytkeytyvät palvelut (esim. MaaS, pysäköinti, polkupyörävuokraus).

Tällä hetkellä liikkumisen palvelut eivät muodosta asiakkaan näkökulmasta yhtenäistä kokonaisuutta. Tarvitaan valtakunnallisten yhteyksien sekä alueellisten ja seudullisten yhteyksien parempaa yhteensovittamista. Palvelutasotavoitteiden saavuttaminen edellyttää yhteistyön ja toimintamallien kehittämistä niin markkinaehtoisten toimijoiden kesken kuin eri toimijoiden ja viranomaisten välillä. Yhteistyö luo potentiaalia liikkumisen palveluiden liiketoiminnan kasvulle ja matkaketjun kokonaisuuden hallinnalle.

Työn aikana on eri toimijoiden haastattelujen ja työpajojen avulla muodostettu ehdotus pitkämatkaisen liikkumisen palveluiden valtakunnalliseksi tavoitteelliseksi palvelutasoksi. Tavoitteet on esitetty matkaketjuille, runkoyhteyksille ja solmupisteille. Lisäksi on esitetty, miten toimijoiden keskinäistä yhteistyötä hyödyntäen voidaan edistää palvelutasotavoitteiden saavuttamista.

**Raisa Valli och Nina Frösén: Målsatt servicenivå för mobilitetstjänster - Förbindelser mellan landskapen.** Trafikverket, trafiktjänster. Helsingfors 2016. Trafikverkets undersökningar och utredningar 34/2016. 34 sidor och 5 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-283-8.

## Sammanfattning

Man har i detta arbete skapat förutsättningar för att fastställa målet för den riks-omfattande servicenivån för mobilitetstjänster i fråga om över hundra kilometer långa stomförbindelser samt resekedjor som fortsätter via knutpunkter (stationer och terminaler). Fastställandet av servicenivån är tänkt som stöd för tjänsteleverantörer och myndigheter. I arbetet klargörs aktörernas roller och samarbetsbehov när det gäller att producera servicenivån som erbjuds passagerarna.

En målsatt servicenivå behövs för att bestämma en gemensam riktning för utvecklingen samt med tanke på förutsebarheten och långsiktigheten. Å andra sidan har det, när servicenivån bestäms, varit nödvändigt att beakta realiseringsmöjligheterna, aktörernas roller och ansvar samt tidsperioden för utvecklingen. Man har i servicenivåmålen beaktat användargruppernas och områdenas olikheter samt att utvecklingen inom efterfrågan spelar en viktig roll vid uppkomsten av tjänster både på stomförbindelserna och i olika områden, när tjänsterna i stor utsträckning baserar sig på marknadsvillkor.

Utgångspunkten har varit den utvecklingsbild som gjorts för Finlands regionstruktur, nuläget och den pågående förändringen i fråga om mobilitetstjänsterna som baserar sig på ändringarna i lagstiftningen samt en aktiv utveckling och produktion av nya mobilitetstjänster.

Granskningen baserade sig på ett kundorienterat servicenivåtänkande och omfattade hela resekedjan och tjänster som är viktiga för att hantera resekedjan. Granskningen omfattade stomförbindelserna mellan landskapscentra och till turistcentra samt hur förbindelserna fortsätter från knutpunkterna till områdena och regionerna. Granskningen gällde olika tjänstehelheter inom mobiliteten på ett mångsidigt sätt och omfattade såväl tjänsterna inom som i anknytning till kollektivtrafiken (t.ex. MaaS, parkering, cykeluthyrning).

I detta nu utgör mobilitetstjänsterna inte en enhetlig helhet ur kundens perspektiv. Det behövs en bättre sammanjämkning av riksomfattande samt lokala och regionala förbindelser. För att servicenivåmålen ska uppnås, förutsätts det att samarbetet och verksamhetsmodellerna utvecklas såväl mellan aktörerna som verkar på marknadsvillkor som mellan olika aktörer och myndigheterna. Samarbete skapar potential för ökad affärsverksamhet i fråga om mobilitetstjänster och hantering av resekedjan som en helhet.

Under arbetets gång har man med hjälp av workshoppar och intervjuer med olika aktörer kommit med ett förslag till en riksomfattande, målsatt servicenivå för mobilitetstjänster i fjärrtrafik. Målen har gjorts för resekedjor, stomförbindelser och knutpunkter. Man har också gett förslag på hur man genom att utnyttja samarbete mellan aktörerna kan främja att servicenivåmålen uppnås.

**Raisa Valli and Nina Frösén: Desired level of service for mobility services – Travel chains between provincial centres.** Finnish Transport Agency, Traffic Services. Helsinki 2016. Research reports of the Finnish Transport Agency 34/2016. 34 pages and 5 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-283-8.

## Summary

This study creates preconditions for defining the desired national level of service for mobility services provided on long-distance journeys on over 100 kilometres long trunk routes and parts of the travel chain running through nodes (stations and terminals). The aim of the level of service definition is to support the activities of service providers and authorities. This study clarifies the roles of the different actors and the need for them to cooperate in order to produce the level of service offered to passengers.

A target-oriented level of service is required to give the service development a common direction, better predictability and a long-term perspective. The service level objectives have to include feasibility, the actors' roles and responsibilities and the time span of the development. User group and regional diversity have been taken into account in the service level objectives. Due to the primarily market-based services, the development of the demand also plays an important role in generating services on both trunk routes and in the regions.

The starting point has been the development strategy drawn up for the Finnish regional structures and transport system, the present state of mobility services and the on-going change in them, based on legislative amendments and active development and production of new mobility services.

The study is based on a customer-oriented service level approach and it focuses on the whole travel chain and on key travel chain management services. The study examines the trunk routes to tourist centres and between the provincial centres, as well as how these routes link the nodes to the regions. The study focuses variedly on different service entities, including both public transport services and related services (e.g. MaaS, parking, bicycle rental).

At present, the mobility services do not form a consistent whole from the customer's point of view. The interoperability of national connections and local/regional connections has to be improved. In order to achieve the service level objectives, the collaboration and operating models have to be developed both between the market-based actors and between the different actors and authorities. The potential for growing business opportunities in mobility services and for the overall travel chain management is created through collaboration.

Interviews and workshops with different actors carried out during the survey have resulted in a proposal for the desired national level of service for mobility services on long journeys. Objectives have been set for travel chains, trunk routes and nodes. The study also includes suggestions for how the collaboration between actors could be utilized to achieve the service level objectives.

## Esipuhe

Liikennemarkkinoiden lainsäädäntöä ollaan uudistamassa siten, että voitaisiin luoda tasavertaiset edellytykset joukkoliikenteelle, takseille ja muille liikkumisen palveluja tuottaville yrityksille toimia liikkumisen palveluja tarjoavina toimijoina.

Tämän selvityksen avulla joukkoliikenteessä pitkään käytössä ollut palvelutaso-ajattelu haluttiin laajentaa liikkumisen kokonaispalveluihin. Selvitys on rajattu koskemaan valtakunnallisia, maakuntien välisiä pitkiä runkoyhteyksiä ja niiden liittymistä seutujen/alueiden liikkumisen palveluihin, joiden palvelutasomäärittely on toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten tehtävänä.

Työtä on tehty vuorovaikutteisesti sekä valtakunnallisten että alueellisten toimijoiden kanssa käyttäen metodina kyselyjä, haastatteluja ja Tampereella, Oulussa ja Joensuussa järjestettyjä työpajoja.

Työn toteutusta ohjasivat Liikenneviraston asiantuntijoista koostunut työryhmä ja ohjausryhmä, johon kuuluivat Liikennevirastosta Jenni Eskola, Laura Langer, Marja Rosenberg, Asta Tuominen (liikkumisen palvelut –osasto), Arja Aalto, Jukka Peura, Anni Rimpiläinen, Anna Saarlo, ja Tytti Viinikainen (liikenne- ja maankäyttö –osasto), Iida Huhtanen ja Joel Karjalainen liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä Annukka Mäkinen ja Johanna Vilkuna Kuntaliitosta. Työpajatyöskentelystä ja raportin kirjoittamisesta vastasivat Sito Oy:stä Raisa Valli ja Nina Frösén. Työhön osallistuivat myös Anne Herneoja, Kati Kiiskilä, Jaakko Rintamäki ja Noora Salonen sekä kartta-analyysien laadintaan Sonja Oksman, Annika Paaso ja Noora Lahtela. Sara Lukkari-nen Motivasta laati liikkumisen ohjauksen toimijoille kyselyt ja niiden tuloksiin pohjautuvat yrityshaastattelut

Helsingissä toukokuussa 2016

Liikennevirasto

Liikenteen palvelut -osasto/Joukkoliikenteen palvelut -yksikkö



# Sisällysluettelo

1	JOHDANTO .....	8
1.1	Työn tausta ja tavoitteet .....	8
1.2	Työn rajaus ja toteutus.....	9
2	LIKKUMISEN PALVELUJEN NYKYTILA.....	10
2.1	Toimintaympäristön kuvaus.....	10
2.1.1	Kaupunkiseutujen kasvu luo edellytyksiä liikkumisen palveluiden kehitykselle .....	10
2.1.2	Lainsäädännön muutokset luovat edellytyksiä uusille palveluille.....	13
2.1.3	Uudet liikkumispalvelut tehostavat liikennejärjestelmää .....	14
2.2	Liikkumistarpeet.....	15
2.2.1	Laadullinen näkökulma: asiakastarpeet ja arvostukset .....	15
2.2.2	Määrällinen näkökulma: nykyisten yhteyksien kuvaus .....	16
2.3	Liikkumisen palvelujen nykyinen palvelutaso.....	17
3	ETENEMINEN KOHTI PALVELUTASOMÄÄRITYSTÄ.....	18
4	PALVELUTASOTAVOITTEET JA NIITÄ KOSKEVA POHDINTA.....	19
4.1	Palvelutasotavoitteet .....	19
4.1.1	Matkaketjuja koskevat tavoitteet .....	19
4.1.2	Matkaketjujen palvelutason toteuttaminen .....	21
4.1.3	Runkoyhteyksiä koskevat tavoitteet.....	23
4.1.4	Runkoyhteyksien palvelutason toteuttaminen .....	24
4.1.5	Valtakunnallisia ja kansainvälisiä solmupisteitä koskevat tavoitteet...25	
4.1.6	Solmupisteiden palvelutasotavoitteiden toteuttaminen .....	27
5	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET .....	28
	LÄHDELUETTELO .....	33
	LIITTEET	
Liite 1	Työpajojen ennakkoaineistot	
Liite 2	Työpajojen työskentelyaineistot	
Liite 3	Yhteenveto työpajojen tuloksista	
Liite 4	Haastattelukysymykset ja yhteenveto haastattelutuloksista	
Liite 5	Haastatteluihin sekä työpajoihin osallistuneet tahot	

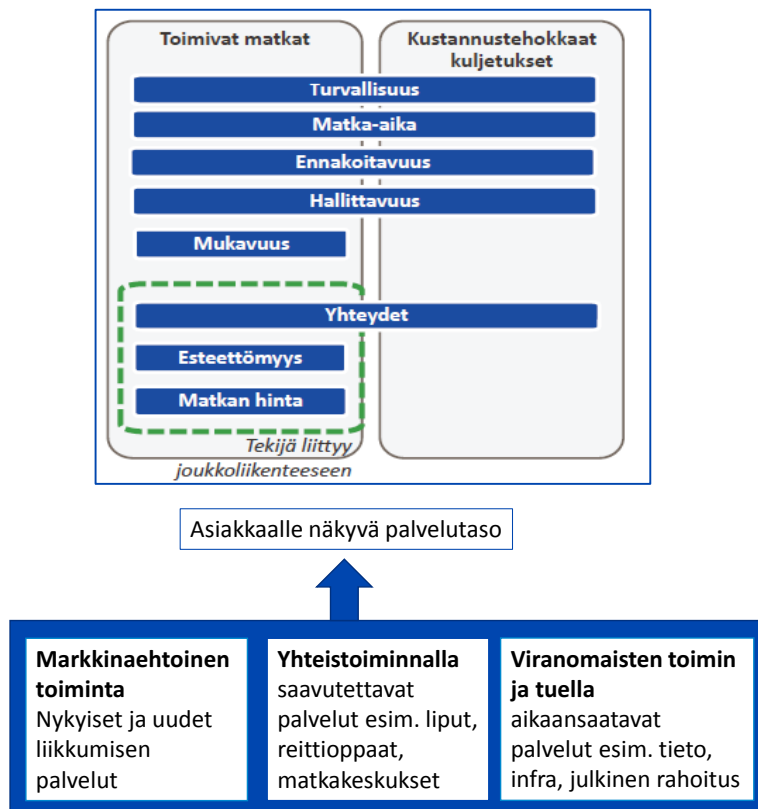
# 1 Johdanto

## 1.1 Työn tausta ja tavoitteet

Työn tavoitteena oli luoda edellytykset **pitkämatkaisten liikkumisen palveluiden** valtakunnallisen **tavoitteellisen palvelutason määrittelyyn yli sadan kilometrin matkoilla**. Tavoitteita tarkastellaan erikseen runkoyhteyksille ja solmupisteille (asemat ja terminaalit) sekä niistä edelleen jatkuville matkaketjun osille. Palvelutason määrittely on tarkoitettu palveluiden tarjoajien ja viranomaisten toiminnan tueksi.

Tarkoitus oli hahmottaa liikenteen **runkoverkkojen ja solmupisteiden yhteys paikalliseen palvelutasojatteluun** sekä luonnostella tavoiteltavaa palvelutasoa liikkumisen palveluiden osalta vuoteen 2022 ja solmupisteiden kehittämisen osalta pidemmälläkin aikajänteellä. Lähtökohtana on joukkoliikenteen toimijoiden yhteinen tavoite joukkoliikenteen matkamäärien lisäämisestä vuodesta 2012 vuoteen 2022 mennessä yhteensä 200 miljoonalla matkalla.

Tarkastelu perustui asiakaslähtöiseen palvelutasojatteluun, jossa keskeistä on tunnistaa alueiden, elinkeinoelämän ja matkustajien liikkumisen tarpeet. Lähtökohta on ollut Suomen aluerakenteesta ja liikennejärjestelmästä laadittu kehityskuva (ympäristöministeriö et al. 2015), liikkumisen palveluiden nykytila sekä käynnissä oleva liikkumisen palveluiden muutos, joka perustuu lainsäädännön muutoksiin ja uusien liikkumisen palveluiden aktiiviseen kehittämiseen. Keskeistä työssä oli myös selkeyttää toimijoiden rooleja ja yhteistyötarpeita matkustajille tarjottavan tavoitteellisen palvelutason (kuva 1) saavuttamisessa.



Kuva 1. Henkilöliikenteen palvelutasotekijät ja palvelutason muodostuminen.

## 1.2 Työn rajausta ja toteutus

Liikkumisen palveluita on tarkasteltu kokonaisuutena, jossa kaupunkiseutujen välinen runkoyhteys liittyy solmupisteissä alueellisiin tai seudullisiin eri toimijoiden tuottamiin liikkumisen palveluihin erilaisiksi matkaketjuiksi. Liikkumisen palveluilla tarkoitetaan tässä työssä asiakkaan saamia julkisen tai markkinaehtaisen toimijan tuottamia palveluja, jotka mahdollistavat siirtymisen paikasta toiseen. Palvelut perustuvat liikenneväylien, asemien, terminaalien, kulkuvälineiden ja älyliikenteen käyttöön ja niihin sisältyy oheispalveluja, kuten informaatiota. Asiakkaan matkustusosoikeus liikkumisen palveluissa perustuu hinnoiteltuun määrääjän voimassa olevaan lippuun, paikkavaraukseen, palvelun tilaukseen tai välineen käyttöoikeuteen.

Työssä tarkasteltiin maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä ja tunnistettiin, miten ympäröivän alueen liikkumisen palvelujen pitäisi niihin yhdistyä tavoitteellisessa tilanteessa. Solmupisteinä tarkasteltiin ensisijaisesti joukkoliikenteen terminaaleja ja asemia, joissa pitkämatkainen runkoyhteys yhdistyy seudulliseen tai alueelliseen liikkumiseen maakuntakeskuksessa tai kansainvälisen liikenteen terminaaleissa. Solmupisteeksi tulkittiin usean liikennemuodon yhteinen matkakeskus tai hajallaan sijaitsevien erillisten asemien muodostama kokonaisuus maakuntakeskuksessa.

Maakuntakeskusten lisäksi tarkasteltiin yleispiirteisesti matkailuun liittyviä kansainvälisiä matkaketjuja niin, että tarkastelu rajoittui niissä vain Suomen alueeseen kansainvälisen liikenteen solmupisteiden kautta.

Työ perustui laajaan lähtöaineistoon, haastatteluihin ja työpajatyöskentelyyn. Työssä haastateltiin linja-auto-, juna-, taksi- ja solmupistepalveluita sekä uusia liikkumisen palveluja tuottavien tahojen ja kuntien edustajia sekä matkaketjun toimivuuteen vaikuttavia tahoja, yhteensä 15 henkilöä. Haastattelukysymykset ja haastatteluiden yhteenvedo on esitetty liitteessä 4.

Työn alkupuolella järjestettiin viranomaistyöpaja ohjausryhmälle sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennejärjestelmäpäälliköille ja joukkoliikenneasiantuntijoille. Työpajassa kehitettiin alustavia palvelutasotavoitteita ja kerättiin näkemyksiä toteutuskeinoista ja -vastuista.

Työn loppuvaiheessa pidettiin alueelliset työpajat Länsi-, Itä- ja Pohjois-Suomessa. Näihin työpajoihin kutsuttiin matkailun ja muun elinkeinoelämän, liikennöitsijöiden, järjestöjen sekä kuntien ja valtion viranomaisten edustajia. Yhteensä työpajoihin osallistujia oli runsas sata. Näissä työpajoissa käsiteltiin viranomaistyöpajan ja haastatteluiden perusteella luonnosteltuja palvelutasotavoitteita sekä keinoja niiden saavuttamiseksi. Työpajassa esillä olleet palvelutasotavoitteet ja kysymykset sekä yhteenvedo työpajoista on esitetty liitteissä 2–3. Jatkossa esitetyt palvelutasotavoitteet sekä eri tahojen roolit ja vastuut perustuvat edellä esitettyyn käsittelyyn.

## 2 Liikkumisen palvelujen nykytila

### 2.1 Toimintaympäristön kuvaus

Liikkumisen palveluiden syntyamiseen vaikuttavat liikenteen kysyntään vaikuttavat tekijät, kuten elinkeinoelämän ja aluerakenteen kehitys sekä liikkujien tarpeet ja arvostukset. Toisaalta liikkumisen palveluiden tulevaisuuden kehitykseen vaikuttavat käynnissä olevat lainsäädännön muutokset sekä digitalisaation mahdollistamat uudet liikkumisen palveluita välittävät palvelut sekä väylien ja viestinnän infrastruktuuri.

#### 2.1.1 Kaupunkiseutujen kasvu luo edellytyksiä liikkumisen palveluiden kehitykselle

Usean tahon yhteistyönä valmistellussa Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvatyössä on tunnistettu aluerakenteen, elinkeinoelämän ja kehittyvien liikennepalveluiden välisiä suhteita.

Monikeskuksinen aluerakenne tukee maan eri osien vahvuuksien ja voimavarojen hyödyntämistä elinkeinotoiminnan kehittämisessä ja uudistamisessa. Keskuksia ja maaseutualueita verkottava ja niiden työnjakoa edistävä aluerakenne luo mahdollisuuksia laajoille ja monipuolisille markkina- ja yhteistoiminta-alueille. Digitalisaatio ja aluerakenteen monikeskuksisuus turvaavat ja edistävät palvelujen saatavuutta ja erikoistuneiden palveluiden kehittämistä. Digitalisaatio ja uudet tuotantoteknologiat sekä biotalous ja luonnonvaratalous luovat uusia mahdollisuuksia elinkeinotoiminnan uudistamiselle kaikkialla maassa. (Ympäristöministeriö et al. 2015., <http://hdl.handle.net/10138/155054> )

Monikeskuksinen aluerakenne perustuu toimintakykyisiin keskuksiin ja niiden väliin monimuotoiseen vuorovaikutukseen. Suuret ja keski-suuret keskuksat toimivat monikeskuksisen ja verkottuvan aluerakenteen solmukohtina. Niiden vuorovaikutus ympäröivien alueiden, toistensa ja Suomen lähialueiden kanssa vahvistuu. Helsingin seutu kehittyy vahvana eurooppalaisena metropolialueena ja kytkeytyy muihin Suomen keskuksiin. (Ympäristöministeriö et al. 2015)

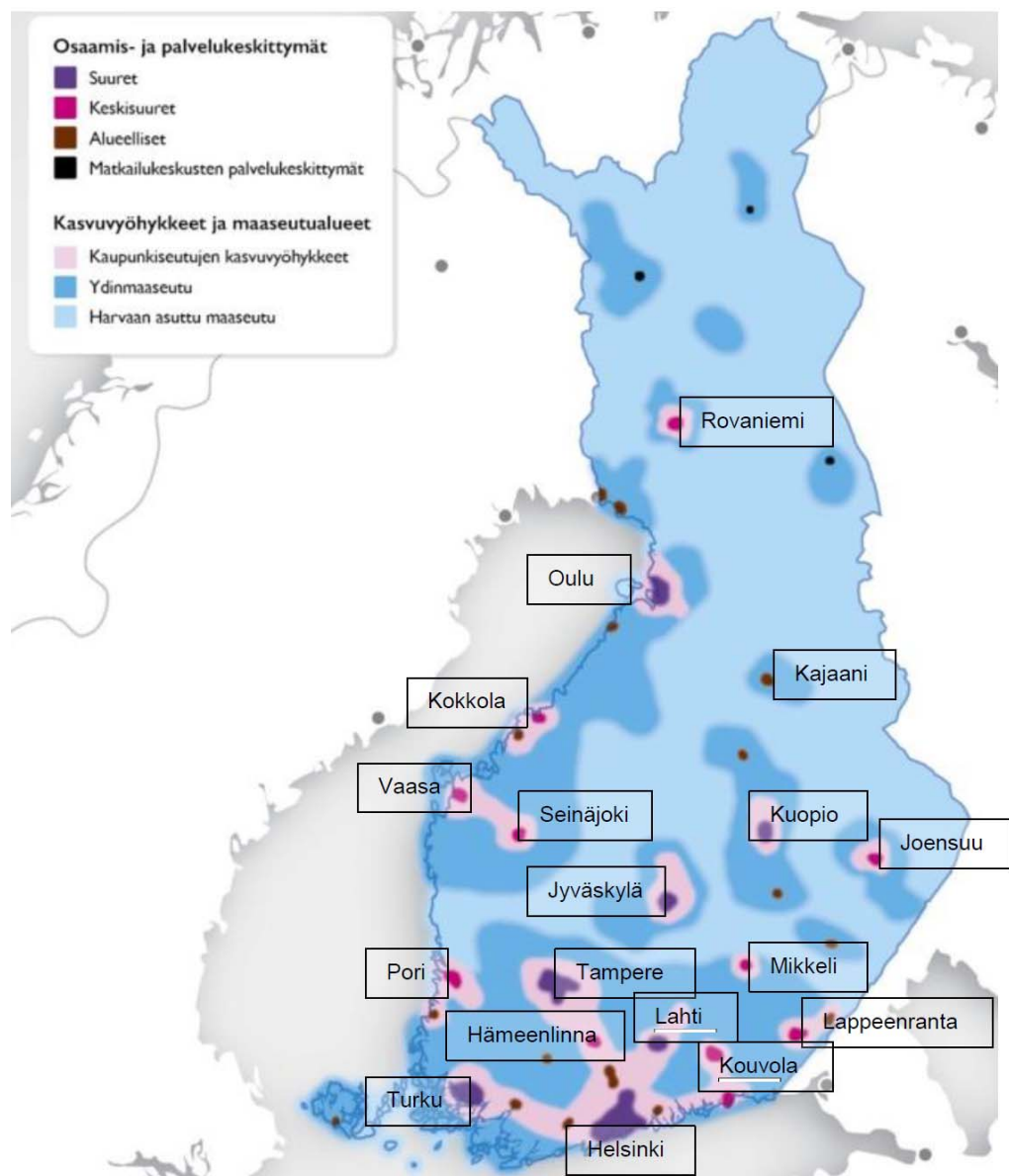
Kehittyvillä liikennepalveluilla vastataan kansalaisten muuttuviin liikkumistarpeisiin ja luodaan mahdollisuus elinkeinorakenteen uusiutumiselle. Kustannus- ja resurssitehokkaat kuljetusjärjestelmät kokoavat kuljetusvirtoja, kytkeytyvät kansainvälisiin kuljetusjärjestelmiin ja ovat toimintavarmoja mahdollisten häiriötilanteiden edessä. Palvelutasolähtöisyys liikenteen suunnittelussa mahdollistaa toimivan liikennejärjestelmän resursseja tuhlaamatta. (Ympäristöministeriö et al. 2015)

Laadittu aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva antaa pohjaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) uudistamistyölle, jonka ympäristöministeriö on käynnistänyt kevätkaudella 2016. Alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää.

Nykyiset valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet käsittelevät seuraavia kokonaisuuksia:

1. toimiva aluerakenne
2. eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
3. kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
4. toimivat yhteysverkot ja energiahuolto
5. Helsingin seudun erityiskysymykset
6. luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet.

Pitkämatkaisen joukkoliikenteen palvelutason turvaamisen näkökulmasta VAT:ien keskeisiä kokonaisuuksia ovat toimiva aluerakenne, eheytyvä yhdyskuntarakenne sekä toimivat yhteysverkot. Solmupisteiden keskeinen rooli matkaketjuissa nostaa erityisesti eheytyvän yhdyskuntarakenteen merkitystä. Sen avulla solmupisteistä on mahdollista kehittää elinvoimaisia, koko ympäröivää maankäyttöä palvelevia keskuksia.

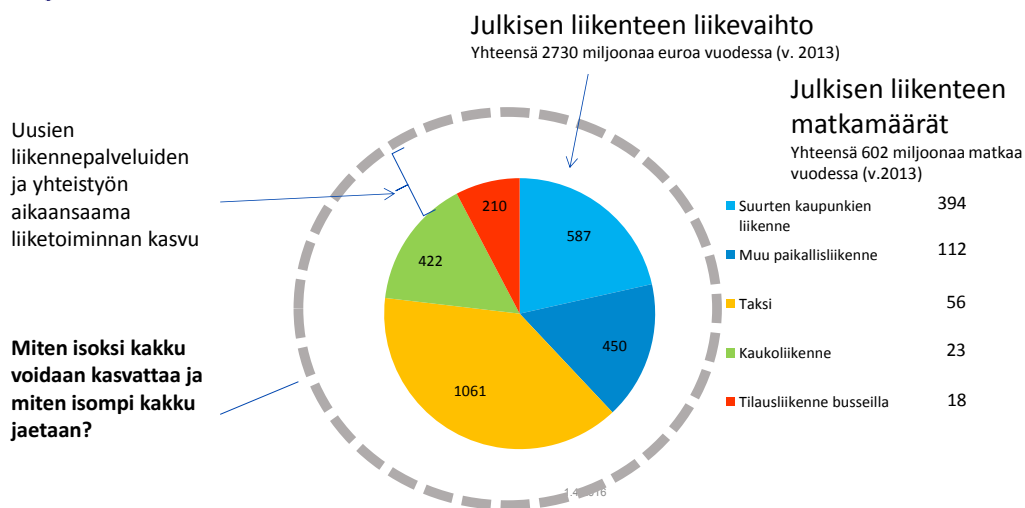


Kuva 2. Maakuntakeskukset sekä osaamis- ja palvelukeskittymät Suomen aluerakenteen kehityskuvassa (Ympäristöministeriö et al. 2015)

Liikkumisen palveluiden kehittämiseen vaikuttaa maakuntakeskusten ja niitä ympäröivien alueiden erilaisuustaloudellisen, väestöllisen ja toiminnallisen kestävyden sekä olosuhteiden näkökulmasta (kuva 2). Nämä alueiden väliset erot ovat pikemmin kasvussa kuin tasoittumassa. Tällä hetkellä yli 100 000 asukkaan kaupunkiseuduilla (14 suurinta kaupunkiseutua) asuu 70 % suomalaisista, niillä sijaitsee saman verran työpaikoista ja tuotetaan 75 % kansantuotteesta. Tutkimus- ja tuotekehitysmenoista ja korkeakouluopiskelijoista 90 % on näillä seuduilla. (Aro, 2016).

Erityisen suuri osuus väestöstä (45 %) ja työpaikoista (50 %) sijoittuu suurille kaupunkiseuduille ja 75 % tutkimus- ja tuotekehitysrahoista käytetään suurilla kaupunkiseuduilla. Lähitulevaisuudessa odotetusta yli 100 000 asukkaan seuduille vuosina 2015–2030 kohdistuvasta väestön lisäyksestä (470 000 asukasta) 85 % kohdistuu suurille kaupunkiseuduille eli Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun seuduille. Suuret kaupungit ovat kovan vetovoiman osalta alue- ja paikallistalouden keskuksia, jotka toimivat esimerkiksi työpaikkojen, koulutustarjonnan, osaamisen ja innovaatioiden keskittyminä. Lisäksi ylikansalliset verkostomaiset rakenteet korostuvat varsinkin Helsingin, Turun tai Oulun kaltaisissa kaupungeissa, jotka ovat rajat ylittävien ”mega-käytävien” ja vyöhykkeiden vaikutuspiirissä. (Aro, 2016). Esimerkiksi Hämeenlinnan seutukunta, jossa on yli 90 000 asukasta, luokitellaan metropolialueen lähiseudeksi (MDI, 2015).

Vahva keskittyminen ja erityisesti kasvuvyöhykkeiden (esim. HHT) synty vaikuttavat maakuntakeskusten välisiin yhteystarpeisiin ja luovat edellytykset matkustajamäärien ja liikkumisen palveluiden liiketoiminnan kasvulle. Tällöin liikenteen liikevaihto, joka koostuu suurten kaupunkien liikenteen, muun paikallisliikenteen sekä kauko-, taksi- ja tilausliikenteen osuuksista ja joka oli 2730 miljoonaa euroa vuonna 2013 (kuva 3), voisi palveluja kehittämällä ja toimijoiden yhteistyöllä kasvaa merkittävästi.



Kuva 3. *Julkisen liikenteen matkamäärät ja liikevaihto vuonna 2013 (Liikennevirasto 2015) sekä odotukset uusien liikennepalveluiden ja yhteistyön aikaansaamasta liiketoiminnan kasvusta.*

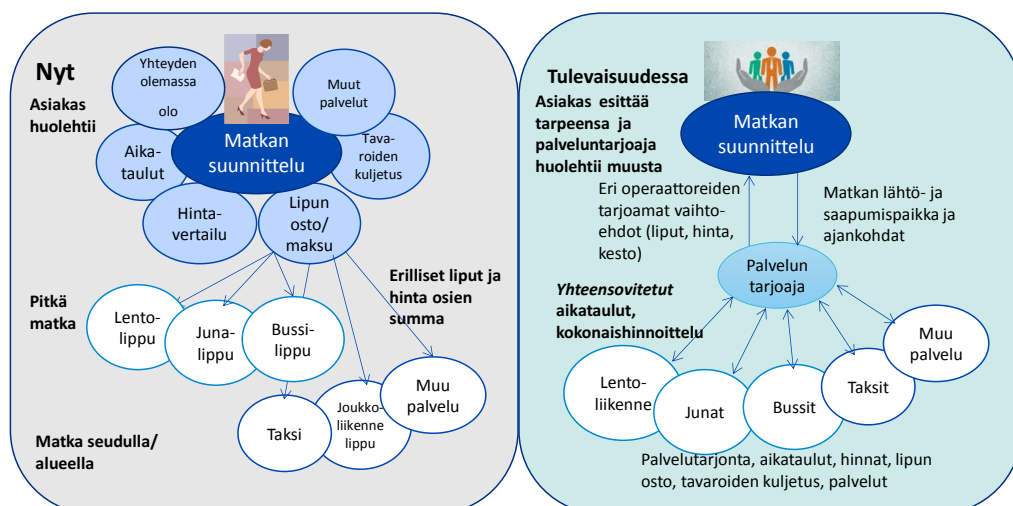
### 2.1.2 Lainsäädännön muutokset luovat edellytyksiä uusille palveluille

Liikkumisen palveluja ohjaava lainsäädäntö on muuttumassa. Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti 18.04.2016 lausunnoille ns. liikennekaaren, jolla liikenne-markkinoiden lainsäädäntöä on tarkoitus uudistaa. Sen on tarkoitus vaiheittain kattaa kaikki liikennemuodot.

Uuden lainsäädännön tavoitteena on edistää uusien palvelumallien syntymistä, helpottaa markkinoille tuloa, purkaa kilpailua rajoittavaa kansallista sääntelyä ja keventää julkista ohjausta. Lupakäytäntöjä uusimalla pyritään helpottamaan alalle tuloa, luomaan tasapuoliset toimintaedellytykset kaikille toimijoille sekä edistämään yritysten mahdollisuuksia laajentaa ja monipuolistaa liiketoimintaansa. Lupakäytäntöjen uudistaminen koskee niin taksiliikennettä kuin julkisen liikenteen harjoittamista.

Uudistuksella pyritään helpottamaan matkaketjujen muodostamista avaamalla olennaiset matka- ja aikataulutiedot teknisten rajapintojen kautta käytettäväksi sekä tekemällä lippu- ja maksujärjestelmät yhteentoimiviksi. Yhteentoimivuutta suunnitellaan edistettäväksi myös asettamalla se toimivaltaisten viranomaisten tekemien hankintojen kriteeriksi. Lisäksi kolmansille osapuolille (esim. Liikkumisen palveluiden eli MaaS-operaattorit) ollaan antamassa oikeus myydä lippuja, jolloin käyttäjä pystyy tulevaisuudessa hankkimaan liput koko matkaketjulle. Näillä muutoksilla on vaikutus koko liikkumisen palveluiden rakenteeseen (kuva 4).

Lisäksi liikennekaareissa ehdotetaan pienimuotoisen kuljetustoiminnan sallimista ilman liikennelupaa. Uudistus helpottaa liiketoiminnan aloittamista ja samalla auttaa muun muassa erilaisten kuljetuksia yhdistävien kokeilujen toteuttamista ja antaa mahdollisuuden saada kuljetustoiminnalla lisätuloja.



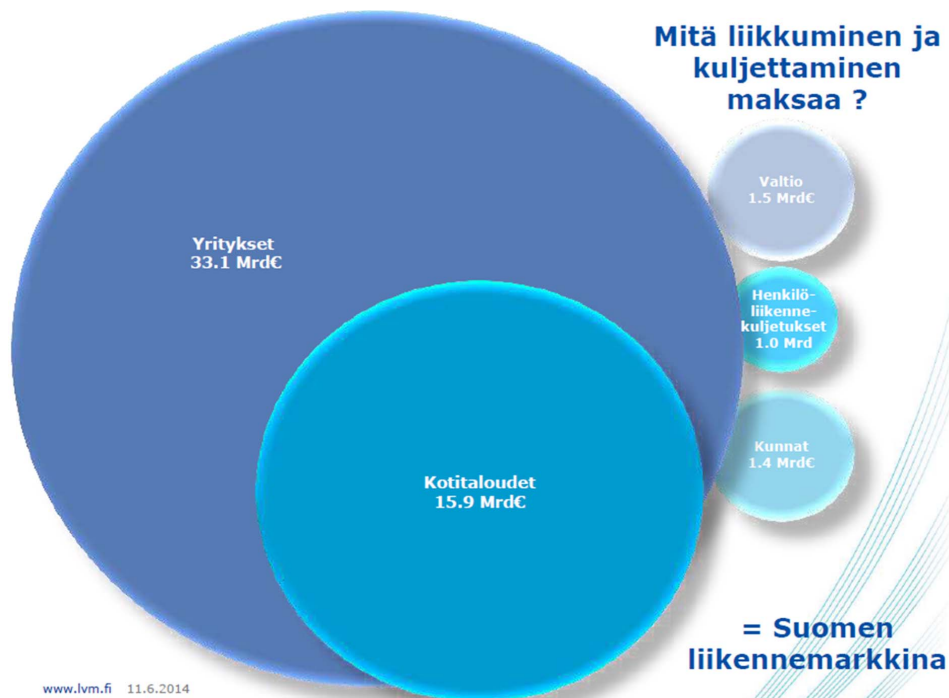
Kuva 4. Liikkumisen palveluiden mukainen vaihtoehto nykyiselle matkan suunnittelulle.

### 2.1.3 Uudet liikkumispalvelut tehostavat liikennejärjestelmää

Suomen liikennejärjestelmä palveluineen on monipuolistumassa nopeaa vauhtia. Muutostekijöinä ovat olleet kansainväliset liikennealan palvelun tarjoajat, kuten Lyft, Uber, Taxify. Lisäksi kotimaassa on joukkoliikennemarkkinoiden asteittainen vapautuminen tuonut liikkujille lisää vaihtoehtoja erityisesti kaukoliikenteen matkoille. Maahan on syntynyt tilanne, jossa vaihtoehtoja on tullut lisää ja erityisesti liikennepalveluiden hinnoittelu on kehittynyt kilpailukykyiseen suuntaan.

Suomen liikennejärjestelmän kokonaisuudessa liikennesubventioiden osuus on vain pieni osa siitä, mitä yritykset ja yksityiset kotitaloudet palveluistaan maksavat (kuva 5). Uudet liikennepalvelut ja erityisesti MaaS (Mobility as a Service) -kokonaisuus pyrkivät jakamaan resurssia uudella tavalla.

Suomessa markkinat ovat pieniä ja liikennepalveluiden tuottamiskustannukset kalliita. Yhteistyötä yksityisen ja julkisen sektorin kanssa tarvitaan niin MaaS-palveluiden rakentamisessa kuin muutoinkin. Tällä hetkellä lainsäädäntö ei täysin tunnista MaaS-konseptin mukaisia palveluita, mutta tätä tilannetta on Liikennekaari-lainsäädäntöhankeella tarkoitus korjata.



Kuva 5. Suomen liikennemarkkinoiden koko rahoituslähteet (liikenne- ja viestintäministeriö 2014).

Uusia liikkumispalveluita kehitetään parhaillaan kokeiluina eri puolilla Suomea. Vetovastuussa ovat pääosin yritykset, mutta yhteistyökumppaneina on kaikilla pilottialueilla myös kuntia tai joukkoliikenteen toimivaltaisista viranomaisista. Kokeilujen tavoitteena on testata asiakasrajapinnassa, kuinka uusia palveluita käytetään, mitkä ovat liiketoimintaedellytykset ja kuinka julkisesti tuettuja kuljetuksia voitaisiin tuoda tehokkaammin avointen liikennemarkkinoiden puolelle.



Kaukoliikenteen palvelutason näkökulmasta ne operaattorit, jotka harjoittavat tai tulevat harjoittamaan kaukoliikennettä tässä työssä eritellyillä yhteysväleillä, ovat ratkaisevassa asemassa siinä, kuinka uudet liikkumisen palvelut kehittyvät. Yritysten välisessä yhteistyössä luodaan aluksi pilotteja siitä, kuinka joukko- ja taksiliikennematkat tarjotaan asiakkaalle ovelta ovelle helppona matkaketjuna. Palvelun tuottaminen luotettavasti 24/7, ajantasaisesti ja standardoidusti edellyttää, että palvelun osatekijöiden on oltava palveluntuottajien hallittavissa. Mahdollisia vaihtoyhteyksiä koskeva informaatio, opasteet ja vastaavat tulevat uusien liikennepalveluiden käyttäjille yritysten palvelu- ja myyntikanavia pitkin. Lähtökohtana kokonaispalvelulle on, että asiakkaan ei tarvitse tietää palvelun taustalla olevaa palvelujärjestelmää tai palveluntarjoajajoukkoa. Solmupisteissä tarvittava opastus on niiden toimijoiden vastuulla, ketkä solmupisteissä liike- ja palvelutoimintaa harjoittavat. Kuitenkin asemilla Liikennevirasto vastaa rautateiden matkustajainformaatiosta ja opastuksesta laitureille ja asema-alueilla.

## 2.2 Liikkumistarpeet

Asiakaslähtöisen palvelutasomäärittelyn ytimessä ovat asiakastarpeet ja arvostukset. Koska kattavaa tietoa liikenteen kysynnästä mm. reiteittäin ei kaikkien kulkumuotojen osalta ole käytettävissä, on yhteysvälikohtaisia liikkumistarpeita tarkasteltu liikenteen kokonaistarjonnan kautta. Tarjontaan liittyvät tarkastelut on kuvattu tarkemmin luvussa 2.2.2

### 2.2.1 Laadullinen näkökulma: asiakastarpeet ja arvostukset

Vuoden 2010–2011 valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan pitkien, eli yli sata kilometristen matkojen osuus kaikista matkoista on vain kaksi prosenttia, mutta niiden osuus kokonaismatkasuoritteesta on 54 prosenttia.

Suomalaiset tekevät keskimäärin 23 yhdensuuntaista yli sata kilometriä pitkää matkaa vuodessa. Pitkien kotimaanmatkojen määrä on kasvanut 16 prosenttia vuosien 2004–2005 ja 2010–2011 tutkimusten välillä. Pitkien ulkomaanmatkojen määrä on kasvanut vielä enemmän (21 prosenttia). Kotimaan pitkistä matkoista eniten ovat lisääntyneet työmatkat, ostosmatkat ja vapaa-aikaan liittyvät matkat, jotka eivät ole vierailu- eivätkä mökkimatkoja. (Liikennevirasto 2012.) Suomalaisten matkailun kasvun trendi näkyy myös Tilastokeskuksen ”Suomalaisten matkailu” -tutkimuksessa. Työmatkojen määrä vaihtelee mm. työllisyys- ja taloustilanteen mukaan, mutta vapaa-ajanmatkailussa pitkän aikavälin trendi on kasvava. (Tilastokeskus 2016)

Matkustajien tyytyväisyyttä on tarkasteltu Liikenneviraston ”Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin”- tutkimuksissa vuosina 2011, 2013 ja 2015. Tässä työssä hyödynnettiin koko Suomen kattavaa vuoden 2015 pitkämatkaisen liikkumisen tyytyväisyysaineistoa, missä pitkä matka on yli 100 km ja vastaajamäärä oli kysymyskohtaisesti 1500–3500. Vastaajat arvostivat sekä juna-, linja-auto- että lentoliikenteessä aikataulujen sopivuutta ja yhteyden olemassaoloa. Henkilöautolla liikuttaessa taas tyytyväisyyttä paransi, jos liikenne oli sujuvaa ja matka-aika sopiva (kuva 6).

<b>Henkilöautoliikenne</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Liikenteen sujuvuus</li> <li>2. Matka-aika</li> <li>3. Liikenneturvallisuus</li> <li>4. Teiden kunnossapito talvella</li> <li>5. Matka-ajan ennakoitavuus</li> </ol>	<b>Kaukoliikenteen junaliikenne</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aikataulujen sopivuus</li> <li>2. Joukkoliikenneyhteyden olemassaolo</li> <li>3. Jatkoyhteyden olemassaolo</li> <li>4. Matka-aika</li> <li>5. Aikataulussa pysyminen</li> </ol>
<b>Lentoliikenne</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aikataulujen sopivuus</li> <li>2. Joukkoliikenneyhteyden olemassaolo</li> <li>3. Häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottaminen</li> <li>4. Matka-aika</li> <li>5. Aikataulussa pysyminen</li> </ol>	<b>Kaukoliikenteen linja-autoliikenne</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aikataulujen sopivuus</li> <li>2. Joukkoliikenneyhteyden olemassaolo</li> <li>3. Jatkoyhteyden olemassaolo</li> <li>4. Matka-aika</li> <li>5. Häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottaminen</li> </ol>

Kuva 6. *Eri kulkumuotojen tyytyväisyyteen vaikuttavat viisi voimakkainta tekijää kulkutavoittain pitkällä (yli 100 km) kotimaan matkoilla (Kiiskilä et al. 2015).*

Matkustajien arvostuksia joukkoliikenteen suhteen taas on tutkittu mm. Liikenne- ja viestintäministeriön JOTU-hankkeessa vuosina 2004-2007, jossa tarkasteltiin paikallisliikenteeseen liittyviä arvostuksia. Hankkeessa selvitettiin mm. yhteyksien ennakoitavuuden ja luotettavuuden painoarvoa joukkoliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttavana tekijänä, ja sen mukaan selvästi tärkeimmäksi koettuun kokonaislaatuun vaikuttavaksi teemaksi kyselyssä arvioitiin linjasto, vuoroväli, luotettavuus ja matka-aika. Tärkein yksittäinen laadun osatekijä on luotettavuus ja aikataulussa pysyminen. Sen painoarvo teemansa sisällä oli 35 % ja siten painoarvo koetusta kokonaislaadusta on lähes 11 %.” (Vanhanen et al. 2007)

### 2.2.2 Määrällinen näkökulma: nykyisten yhteyksien kuvaus

Työssä liikenteen kokonaistarjontaa kartoitettiin Liikennevirastolta saatujen aineistojen sekä erilaisten tehtyjen selvitysten (mm. Mikko Myllymäen diplomityö ”Rautateiden henkilöliikenteen kysyntään vaikuttavat tekijät, TTY 2015) avulla. Kokonaistarjonnan karttamuotoiset kuvaukset kulkumuodoittain (linja-auto-, juna- ja lentoliikenne) helmikuussa 2016 on esitetty liitteessä 1.

Kokonaistarjonnan ohella työtä varten selvitettiin ja kuvattiin kartalla myös markkinaehtoisen liikenteen kokonaistarjonta kulkumuodoittain (liite 1). Tarjonnan määrää sekä tarjonnan ajallista jakaumaa, matka-aikaa ja hintaa tutkittiin työtä varten yhteysväleittäin hakukonetarkastelujen (mm. [www.matkahuolto.fi](http://www.matkahuolto.fi), [pikavuorot.fi](http://pikavuorot.fi), [www.vr.fi](http://www.vr.fi) sekä [www.finnair.fi](http://www.finnair.fi)) avulla. Tarkastelut rajattiin siten, että niissä tarkasteltiin yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutujen sekä matkailun kannalta tärkeiden kohteiden (Kittilä ja Rovaniemi) välisiä yhteyksiä. Hakuajankohtina tarkasteluissa käytettiin helmi-maaliskuun 2016 arkipäiviä. Tarkastelujen tulokset on esitetty teemoittain liitteessä 1.

Yhteysvälikohtaisten tarkastelujen ohella hakukonetarkasteluissa tutkittiin myös ostoajankohdan vaikutusta matkan hintaan (liite 1). Tarkastelu tehtiin kulkumuodoittain (bussi, juna, lennot) esimerkkiyhteysvälille Helsinki-Jyväskylä, ja tarkasteluajankohtina tutkittiin lipun ostoa seuraavalle päivälle, seuraavalle viikolle sekä kahden viikon ja kuukauden päähän.

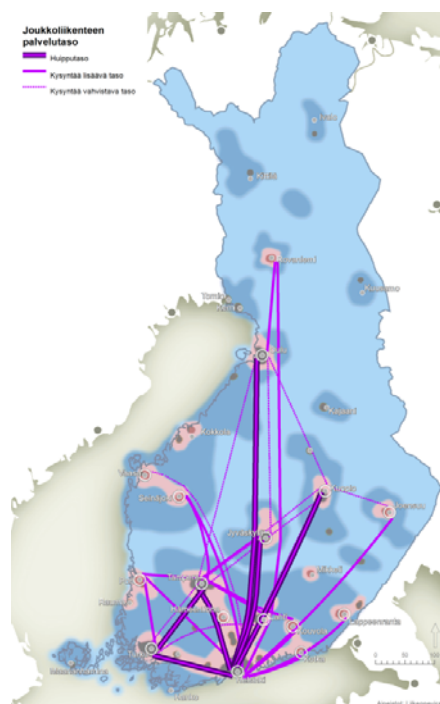
## 2.3 Liikkumisen palvelujen nykyinen palvelutaso

Joukkoliikenteen valtakunnallinen palvelutaso vuosille 2012–2015 on vahvistettu liikenne- ja viestintäministeriön päätöksellä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011). Päätöksessä määritetty palvelutaso on kuvattu tätä työtä varten kartalle huipputason sekä kysyntää lisäävän ja vahvistavan tason osalta (kuva 7 ja liite 1). Maakuntakeskuksista palvelutasoltaan edellä mainittuja alempiin luokkiin kuuluvat nykyisin Kokola, Mikkeli ja Kajaani.

Liikenne- ja viestintäministeriön määrittelemän palvelutason toteutuminen perustuu lähes kokonaan markkinaehtoiseen toimintaan. Palvelutasotavoitteissa ei ole asetettu tavoitteita solmupisteille eikä jatkoyhteyksille. Sen sijaan on asetettu tavoitteita vuorotiheydelle ja -määrälle sekä liikennöintiajalle ja runkomatkanmatka-ajalle suhteessa henkilöautoon.

Koska pitkänmatkaisten liikkumisen palveluiden tarjonta muodostuu markkinaehtoisesti, ei viranomaisella ole mahdollisuutta vaikuttaa palvelutasotavoitteen saavuttamiseen. Tästä syystä tässä työssä on pyritty selkeyttämään eri toimijoiden rooleja ja vastuita pyrittäessä tuottamaan matkustajille tavoitteellista palvelutasoa.

Asiakaslähtöinen palvelutaso edellyttää hyvää tietoa asiakastarpeista. Nykyisin tieto asiakastarpeista perustuu määrääjain tehtäviin henkilöliikennetutkimuksiin, jotka sinänsä antavat hyvää tietoa liikkumisesta tapahtuvista muutoksista, mutta ovat matkaketjujen suunnitteluun liian yleisellä tasolla ja viiveellä saatavissa. Liikkumisen palveluiden kysyntäpotentiaalia sen sijaan ei voida nykyisin arvioida kuin välillisesti maakuntakeskusten suuruuden ja nykyisen tarjonnan avulla.



Kuva 7. Joukkoliikenteen vuosille 2012–2015 määritellyn tavoitteellisen palvelutason korkeimmat tasot: huipputaso, kysyntää lisäävä taso ja kysyntää vahvistava taso

### 3 Eteneminen kohti palvelutasomäärittystä

Työssä ensimmäiset versiot palvelutasotavoitteista laadittiin viranomaistyönä, jonka jälkeen määrittystä rikastettiin ELY-keskusten liikennejärjestelmäpäälliköille ja joukkoliikenneasiantuntijoille sekä ohjausryhmälle suunnatussa työpajassa (18.2.2016). Työssä ei ollut tarkoitus asettaa tavoitteita vuorotiheydelle ja -määrälle, jotka määräytyvät kysyntäperusteisesti, vaan päädyttiin sanallisten palvelutasotavoitteiden määrittelyyn. Työpajan jälkeen palvelutasotavoitteiden kehittämistä jatkettiin työryhmän sisäisenä työnä sekä liikennöitsijöille ja solmupistetoimijoille (mm. Helsingin satama ja Lahden matkakeskus) suunnattujen haastatteluiden avulla. Lopputuloksena muodostettiin alustavat palvelutasotavoitteet.

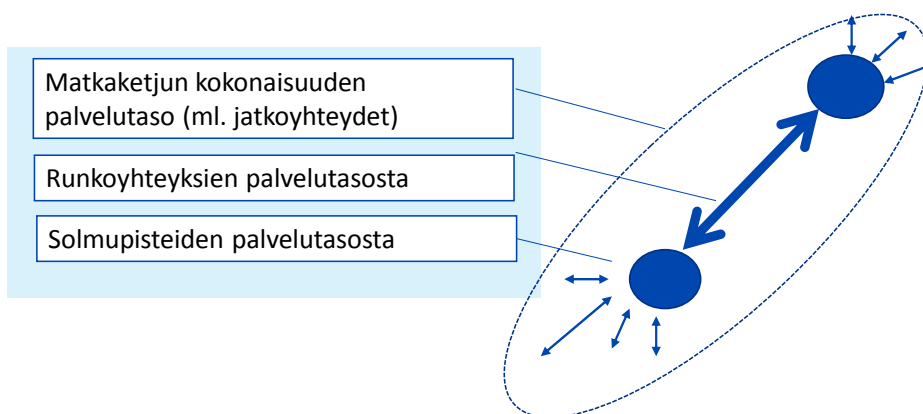
Alustavien palvelutasotavoitteiden työstämistä jatkettiin alueellisissa työpajoissa, jotka järjestettiin Tampereella (7.4.2016), Oulussa (12.4.2016) sekä Joensuussa (19.4.2016). Työpajojen avulla palvelutasotavoitteisiin haettiin alueellista ja kokonaisvaltaista näkökulmaa, joiden tavoittelemiseksi työpajoihin kutsuttiin edustajia mm. kaupunkiseutujen joukkoliikenteen toimivaltaisilta viranomaisilta, kaupungeilta (joukkoliikenteen ohella muut hallintokunnat), maakuntaliitoista, matkailun toimijoilta, opiskelija- ja ammattijärjestöistä, Liikenteen turvallisuusvirastosta, Linja-autoliitosta, Taksiliitosta ja MaaS-toimijoilta. Työpajoja varten laaditut ennakkomateriaalit sekä yhteenveto tuloksista on esitetty liitteissä 1-3.

Kussakin työpajassa palvelutasomäärittelyn keskeisimpiä kysymyksiä käsiteltiin sekä alueellisesti että teemallisesti eri näkökulmista. Tampereen työpajakommentoinnissa korostuivat työmatkayhteydet, Oulun työpajassa taas yhteyspuutteet ja matkailun näkökulma sekä Joensuussa operaattorien näkökannat. Yhteenveto työpajojen keskeisimmistä tuloksista on esitetty liitteessä 3.

## 4 Palvelutasotavoitteet ja niitä koskeva pohdinta

### 4.1 Palvelutasotavoitteet

Palvelutasotavoitteita tarkasteltiin kolmen osakokonaisuuden näkökulmasta: matkaketjut, runkoyhteydet sekä valtakunnalliset ja kansainväliset solmupisteet (kuva 8).



Kuva 8. Liikkumisen palveluiden valtakunnallinen tavoitteellinen palvelutaso osatekijöineen

#### 4.1.1 Matkaketjuja koskevat tavoitteet

1. Kansainväliset ja kaupunkiseutujen väliset matkaketjut jatkuvat seudulla/alueella sujuvasti, ennakoitavasti ja luotettavasti. Lentoasemat ja matkustajaliikenteen satamat ovat helposti saavutettavissa.
2. Tarjolla on ajantasainen ja laadukas asiakastarpeita vastaava tieto aikatauluista, liikenneolosuhteista, matkan etenemisestä ja solmupisteiden jatkoyhteyksistä ennen matkaa ja matkan aikana.
3. Solmupisteisiin koottavat matkavirrat mahdollistavat alueelliset/seudulliset jatkoyhteydet runkoyhteyksille liikennöintiajalla. Uusilla liikkumisen palvelukonsepteilla parannetaan jatkoyhteyksiä, kuten sesonkiluonteisempia matkailua ja vapaa-ajan matkoja palvelevia yhteyksiä.
4. Laadullisesti tavoitellaan käyttäjälle houkuttelevaa matkaketjua ovelta ovelle, jossa
  - kyetään tarjoamaan asiakastarpeita vastaava riittävän tiheä vuoroväli maakuntakeskusten välillä
  - solmupisteiden verkosto yhdistää sujuvasti ja turvallisesti seudullisen/alueellisen ja valtakunnallisen liikkumisen kokonaisuudeksi
  - eri toimijoiden liikkumisen palvelut, matkatavarapalvelut, lippujärjestelmät ja informaatio on sovitettu yhteen ja koko matkaketju on mahdollista suunnitella ja ostaa yhdellä kertaa
  - matka- ja odotusaika voidaan hyödyntää eri tavoin.

Luotettavuus edellyttää ennakoivaa suunnittelua ja yhteistyötä, jolle näiden palvelutasotavoitteiden on tarkoitus luoda pohja. Tarkoitus on, että Suomen aluerakenteen kannalta keskeiset maakuntakeskukset ja niiden ympäristöt yhdistyvät toisiinsa riittävän tiheillä vuoroväleillä niin, että asiakas voi luottaa yhteyden olemassa oloon ja matkaketjun toimintaan sekä saa kaikki tarvitsemansa palvelut ja tiedot ennen matkaa ja matkan aikana niin, että hän kykenee suunnittelemaan ja hallitsemaan liikkumisensa seutujen tai alueiden välillä. Erityisenä ongelmana matkaketjuissa ovat olleet runkoyhteyksiin liittyvät jatkoyhteydet seuduilla ja alueilla, kun eri toimijoiden aikatauluja ja palveluita ei ole sovitettu riittävästi yhteen tai tietoa koko matkaketjun palveluista ei ole saatavilla yhdestä lähteestä.

Näitä tavoitteita laadittaessa on otettu huomioon, että maakuntakeskukset eroavat toisistaan ja että erot ovat kasvamassa. Tämä vaikuttaa tarpeisiin ja mahdollisuuksiin tarjota palveluita. Palvelutason tulkinta käytännön toimenpiteiksi edellyttää siksi asiakastarpeiden ja eri toimijoiden mahdollisuuksien yhteensovittamista sekä korostaa liikkumisen palveluiden tarkasteluiden tiivistä yhdistämistä jatkuvaan liikennejärjestelmätyöhön. Siinä voidaan yhdistää valtakunnalliset ja alueelliset tarpeet ja mahdollisuudet toimivaksi kokonaisuudeksi.

Matkustajilla on erilaisia tarpeita riippuen siitä, onko kysessä työ-, opiskelu- vai vapaa-ajanmatka sekä siitä, onko kysessä ulkomainen matkailija tai erityispalveluita tarvitseva. Tarpeet vaikuttavat siihen, millaisia laatuvaatimuksia matkustajilla on matka-ajan ja sen hyödynnettävyyden suhteen sekä siihen, mitä matkustaja on valmis maksamaan matkaketjusta ja sen hallinnasta. Tavoitteet määräytyvät alueen kysynnän ja vallitsevien matkustustarpeiden pohjalta. Erilaisille liikkumispalveluille ja palvelupaketeille on kysyntää: yhtäältä edullisille runkoyhteyksille, joissa matkustaja kantaa itse vastuun viimeisten kilometrien yhteyksistä ja matkan osien yhteensopivuudesta, sekä toisaalta kokonaisena ostettaville matkaketjuille, jotka saavat muodostua kalliimmaksi (matkustajan maksuhalukkuus ketjun kokoamisesta sekä varmuudesta häiriötilanteissa).

Matka-ajan hyödyntämistä edistävät yleinen matkustusmukavuus, kuten riittävät jalkatilat ja mukavat istuimet, jotka mahdollistavat levon tai lukemisen sekä työskentelemään tukevat mahdollisuudet, kuten nettiyhteydet ja akun latausmahdollisuudet. On myös eroja siinä, millaisia odotusaikoja matkustajat ovat valmiita viettämään solmupisteissä ja pysäkeillä. Odotusajan hyväksyttävyyttä parantavat erilaiset matkustajan kannalta tärkeät palvelut solmupisteissä. Näitä on tarkemmin käsitelty solmupisteiden palvelutasotavoitteissa (4.1.6).

Alueet ja matkustajamäärät kaupunkiseutujen välillä eroavat toisistaan melkoisesti. Kaikkialle ei ole mahdollista tarjota samanlaisia palveluita. Matkustajamäärät eroavat toisistaan myös eri vuorokauden aikoina, viikonpäivinä ja vuodenaikoina. Jatkoyhteydet seuduilla ja alueilla olisi kuitenkin kyttävä turvaamaan kaukoliikenteen liikennöintiä aikoina. Tätä voidaan edesauttaa keskittämällä seudun ja alueen liikennevirtoja sekä liikkumisen palveluiden ja muiden palveluiden toimintaa solmupisteisiin esimerkiksi muodostamalla alueellinen tai seudullinen solmupisteverkosto, joka tukee runkoyhteyteen liittyvän solmupisteen toimintaa kuin myös kehittämällä maankäyttöä solmupisteen ympärillä. Riittävien matkustajavirtojen kokoamisella voidaan aikaansaada uusia palvelukonsepteja, tehostaa kapasiteetin käyttöä, luoda matkustajille vaihtoehtoja sekä luoda edellytykset uusiin palveluihin parantaviin investointeihin.

Myös tiedon tarjonnassa tulee ottaa huomioon, että tiedon tarve on erityyppisillä matkoilla erilainen. Usein toistuvilla ja päivittäisillä matkoilla tieto poikkeustilanteista on tärkeää. Matkailussa on tärkeää aikataulujen pysyvyys ja ennakoitavuus. Reaaliaikainen informaatio on tärkeää toisaalta matkoilla, joilla on useita vaihtoehtoisia palveluita ja toisaalta vähäisen tarjonnan yhteyksillä.

Joukkoliikenteen matkustajamäärän kasvun ja uusien palveluiden kilpailukyvyn kannalta on tärkeää, että nykyisin erillisistä palveluista muodostuu kokonaisuuksia, jotka houkuttelevat hinnaltaan, matka-ajaltaan ja laadultaan palveluiden käyttöön.

#### 4.1.2 Matkaketjujen palvelutason toteuttaminen

Kaukoliikenteessä matkaketjun hallinta ja sitä tukevat palvelut toimivat markkinaehtoisesti. Tällä hetkellä palveluja koordinoivaa tahoa ei ole ja tulevaisuudessa koordinointia tulee vaikeuttamaan entisestään toimijoiden lukumäärän kasvu. Kokonaisuuden hallinta ja palvelut kehittyvät markkinaehtoisten toimijoiden yhteistyön ja yhteisten liiketoimintamallien kautta. Kehittymisessä tukena ovat viranomaisten avoimet palvelut, kuten avoin informaatio ja lippujärjestelmät, joihin markkinaehtoiset toimijat voivat liittyä. Kokonaisuuden hallintaa parantavat palvelut kehittyvät myös teknisten sovellusten myötä. Tavoitteena tulisi olla helppokäyttöiset käyttöliittymät ja hintojen vertailumahdollisuus.

Työpajoissa nousi esiin, että palveluiden yhdistämiseen tarvitaan toimija, joka kykenee yhdistämään erilliset palvelut asiakasta houkutteleviksi kokonaisuuksiksi. Silloin palveluntarjoajien on kyettävä yritysyhteistyöhön ja kumppanuuteen pelkän kilpailun sijaan, kuten on kyetty lentoliikenteessä, missä matkaketjujen hinnoittelussa ja lipun ostossa on kyetty yhteistyöhön. Merkkejä yhteistoiminnan kehittymisestä on jo olemassa. Esimerkiksi Oulussa on vahvistettu yhteistyötä solmupisteessä. Yhteistyötä vahvistamalla voidaan purkaa auki, mitä toimivuus tarkoittaa (esim. tieto, fyysinen infra, laitteiden akkujen lataus, esteettömyys) sekä jakaa vastuut toimijoiden kesken, toteuttaa toimet oikea-aikaisesti eri palveluiden näkökulmasta (matkailu, liikkumisen palvelut, odotusajan hyödyntäminen) ja luoda infralle pitkänajan kehittämisen suunnitelma. Sopimuksella voitaisiin sitouttaa markkinaehtoinen toimija hyödyntämään esimerkiksi solmupistettä pidempiaikaisesti (vertailukohtana markkinaehtoisen liikenteen lyhytjänteisyys ja tarjontakokeilut), jolloin viranomainen voisi vastavuoroisesti sitoutua sen kehittämiseen.

Työpajojen yhteinen näkemys oli, että viranomaisen tulee puuttua toimintaan, jos markkinaehtoisuus ei toimi eikä asiakkaille synny tarvittavia palveluita, mutta varottava liikaa rajoittamista. Toimivaltaisten viranomaisten sekä operaattoreiden kesken voitaisiin kuitenkin tehdä palveluiden tarjonnasta kattavampia sopimuksia. Lainsäädäntöä kaivattiin estämään ”kermankuorintaa” ja huolehtimaan, että peruspalvelut turvataan ja joukkoliikenneverkosto isoilla kaupunkiseuduilla toimii ja on selkeä. Lisäksi katsottiin, että jos yhteiskunnan rahaa on mukana, voitaisiin vastineeksi edellyttää yhteistoimintaa ja palvelujen integroimista. Yhteistoimintaa pidettiin tärkeänä erityisesti pienten matkailun ja liikkumisen palveluiden yritysten kannalta.

**Laajasti yksimielisiä oltiin siitä, että yhteistyötä tarvitaan ja että siitä hyötyvät kaikki. Yhteistyö edellyttää** kuitenkin uutta ajattelua, työtä ja luottamusta sekä liikkumisen palveluiden liiketoiminnan ymmärrystä. Eri toimijoiden yhteistyön pitäisi toimia rajapintojen avaamisessa, matkaketjujen tarjonnan suunnittelussa, aikataulujen yhteensovittamisessa (lupamenettely, aikataulujen suunnittelu) niin, että asiakas

on tietoinen jatkoyhteyksistä ja kykenee luottamaan ketjun toimivuuteen myös pidemmällä aikavälillä. Yhteistyötä tarvitaan informaation välityksessä, matkatavaroiden kuljetuksessa, lippujen myynnissä ja häiriötilanteissa. Yhteistyö kulminoituu solmupisteiden kehittämisessä.

**Yhteistyön kautta voidaan sitouttaa eri tahot kehittämiseen** ja vaikuttaa toimenpiteiden toteuttamiseen. **Markkinaehtoisten palveluiden syntymistä voidaan helpottaa**, kun parannetaan infraa ja liikennöinnin edellytyksiä sekä järjestelmien yhteensopivuutta. Kunnossa oleva infra ja solmukohdat muodostavat toiminnan rungon, jonka perustalle jatkoyhteyksiä voidaan kehittää. Huomiota on syytä kiinnittää lentoasemien ja matkustajasatamien saavutettavuuteen sekä raideliikenteen ja bussien syöttöliikenteen yhteensovittamiseen.

**Kaikki tahot (palvelujen tuottajat ja palveluista hyötyjät) on tärkeää saada mukaan matkaketjujen suunnitteluun.** Yhteistyö helpottaa palveluiden paketointia ja matkustajainformaation kehittämistä. Matkustajan ja muiden toimijoiden on kyettävä saamaan riittävä tieto toimintansa suunnitteluun ja muutosten ennakointiin. Tässä on markkinaehtoisilla toimijoilla tärkeä rooli. Esimerkiksi ajoissa saatava tieto lentoaikataulujen muutoksista antaa mahdollisuuden tarkistaa lentoliikennettä palvelevien bussien aikatauluja. Ketjujen kokoaminen toimiviksi edellyttää alueellista ja valtakunnallista yhteistyötä. Järjestelmän joustavuus on tärkeää, jotta voidaan sopeutua toiminnoissa tapahtuviin muutoksiin. Lisäksi on kyettävä sopimaan, miten matkaketjun kustannukset ja tulot jaetaan.

**Kaupunkiseuduilla asiakastarpeiden ja palvelujen kehittymisen seuranta voisi antaa eri toimijoiden yhteistyölle tarvittavaa tietopohjaa matkaketjujen kehittämisessä.** Alueatasolla sitoutuminen palveluihin helpottuu, kun yhteistyö maankäytön suunnittelun kanssa toimii ja myös paikalliset saadaan käyttämään solmupisteen palveluita.

**Viranomaisten roolina ei jatkossa enää ole palvelutasojen määrittely vaan toimivien matkaketjujen palvelutasotavoitteiden määrittely ja kehityksen seuranta siitä, miten tarjonta ja matkaketjujen toimivuus vastaavat eri käyttäjäryhmien liikkumistarpeisiin eri aikoina, tiedon kokoaminen (esim. liikkumistarpeiden kartoitus), omista rajapinnoista huolehtiminen (esim. maksujärjestelmä), perusinfrastruktura huolehtiminen, suunnittelua ohjaavien standardien laadinta kohtuudella ja solmupisteen kehityksen koordinointi kohden tavoitetilaa. Viranomaiset ovat tärkeitä käynnistäjiä, kokonaiskuvan luoja ja fasilitoijia. He voivat koota toimijoita yhteen ja edistää toteutusta esimerkiksi kokeiluilla ja piloteilla.**

Viranomaisilla on roolinsa myös uusien palveluiden syntymisessä. **Siksi julkisen tahon tulisi olla jonkinlainen mahdollistaja/koordinaattori** tulevassa liikkumisen palveluiden paletissa. Tärkeänä tekijänä palveluiden syntymiselle ovat sääntelyn purku, eri toimijoiden tasapuolinen kohtelu, kuljetusten yhdistelyn mahdollistaminen, sekä palveluntarpeita koskevan tiedon selvittäminen ja jakaminen avoimesti löydettävissä ja hyödynnettävissä muodossa.

Tiedon tulee olla luotettavaa ja avoimesti käytettävissä, mikä edellyttää yhteistä tietoaustusta ja pelisääntöjä. Avoin tieto on pohjana kilpailevien palveluiden kehittämiselle. Esimerkiksi reittiopaat ja pysäkkitiето ja -informaatio rakentuvat avoimen tiedon perustalta.

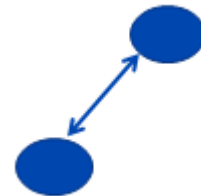


**Viranomaisen roolina on liikkumisen palveluita kuvaavan tiedon koonti** liikennepalvelujen tuottajilta ja tarjoaminen matkustajan informaatiopalvelun tuottajille tai vaihtoehtoisesti tiedon riittävän jakamisen muu varmistaminen. Tarjottavan tiedon tulee olla ajan tasalla ja toisaalta helposti ja nopeasti päivitettävissä muutostilanteissa. Viranomaisen tietoa kokoava ja välittävä rooli korostuvat yhtenäisessä matkustajainformaatiossa (perusinfona matka.fi.). Haasteena on tiedon pysyminen mukana vaihtuvissa olosuhteissa, muutosten tiedottaminen muille toimijoille sekä välipaikkakuntien yhteydet runkoyhteyksien varrella. Ajantasainen liikennetieto tarvitaan matkaketjussa esim. kuljettajille (viivenäytöt). Ensisijaisena kehittämiskohteena tulisi olla mobiilipalvelut, mutta myös solmupisteiden informaatiosta ja kaikkien käyttäjäryhmien tarpeista on huolehdittava.

#### 4.1.3 Runkoyhteyksiä koskevat tavoitteet

5. **Suurten kaupunkiseutujen** (Helsinki, Tampere, Turku, Oulu) välillä on kattavat, ennakoitavat ja luotettavat yhteydet useammalla joukkoliikennemuodolla päivittäin.

Monipuoliset liikkumisen palvelut ja vuorotarjonta mahdollistavat seudulliset jatkoyhteydet niin, että työasiamatka pääkaupunki-seudulle ja kansainvälisiin solmupisteisiin on Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilta mahdollista tehdä useammalla vaihtoehdolla ja Oulusta lentäen yhden vuorokauden aikana.



6. **Suurten kaupunkiseutujen ja maakuntakeskusten** välille on tarjolla henkilöautoon verrattuna yksittäiselle liikkujalle sekä edullisempi vaihtoehto että sen kanssa lähes yhtä nopea vaihtoehto. Tarjolla on päivittäiset työntekijöiden ja opiskelijoiden tarvitsemat liikkumisen palvelut varhaisaamusta myöhäisiltaan sekä matkailijoiden tarvitsemat liikkumisen palvelut matkailukeskuksiin.

7. **Maakuntakeskuksista** on matka-ajaltaan ennakoitavat päivittäiset yhteydet **pääkaupunkiseudulle, kansainvälisen liikenteen solmukohtiin sekä lähimpiin maakuntakeskuksiin.**

Asiointimatka pääkaupunkiseudulle on mahdollista tehdä yhden vuorokauden aikana. Työssäkäynti lähimpien maakuntakeskusten välillä on mahdollista päivittäin. Alueen erityispiirteistä johtuva muu kysyntä ohjaa tarjontaa muina ajankohtina (opiskelijat, turismi, vapaa-ajan matkustus).

Palvelutasotavoitteissa on otettu huomioon eri maakuntakeskusten rooli aluerakenne- teessa, pääkaupunkiseudun ja maakuntakeskusten välisten yhteyksien merkitys kansainvälisten yhteyksien ja elinkeinoelämän kannalta sekä suurten kaupunkiseutujen väestö- ja työpaikkamäärät sekä niiden osuus bruttokansantuotteesta, tutkimus- ja kehitystoiminnasta. Lisäksi palvelutasoon vaikuttaa väestön sijoittuminen, sillä Suomen väestöstä 2/3 asuu 90 minuutin ajoaikaetäisyydellä Helsingistä, Turusta tai Tampereelta (Aro,2016). Oulua koskevassa palvelutasotavoitteessa on otettu huomioon kaupungin etäisyys muista suurista kaupunkiseuduista. Suuren kysyntäpotentiaalin vuoksi esitettiin työpajassa, että suurten kaupunkiseutujen välisten matkaketjujen tulisi toimia kellontarkasti. Käytännössä esimerkiksi pääkaupunkiseudun

ruuhkat voivat tuoda häiriöitä koko matkaketjun toimivuuteen, mitkä on huomioitu matkaketjuja koskevissa tavoitteissa (4.1.1.).

Työn alussa runkoyhteyksinä tarkasteltiin yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutujen välisiä yhteyksiä. Työpajoissa katsottiin kuitenkin, että palvelutasotavoitteiden tulisi koskea maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä. Tämä muutos toi tarkasteluun Rovaniemen, Mikkelin, Kokkolan ja Kajaanin kaupunkiseudut, joiden asukasmäärät ovat selvästi alkuperäistä rajausta pienemmät eli 52 000–73 000 asukasta. Kun kaupunkiseudun koko pienenee, tarve liikkumisen palveluille keskusten välillä vähenee ja palvelut mukautuvat sen mukaisesti. Tällöin on tarpeen pohtia, miten voidaan turvata työssäkäynnin mahdollisuus lähimpien maakuntakeskusten välillä.

Toisaalta työpajoissa nostettiin esiin suurten kaupunkiseutujen merkitys maakuntakeskusten liikkumista keskittävinä ja yhdistävinä keskuksina (HUBeina). Lisäksi tarkastelussa kiinnitettiin huomiota runkoyhteyksien välisiin keskuksiin. Onkin tarpeen kiinnittää huomiota solmupisteverkoston luontiin. Verkostossa erilaisten solmupisteiden väliset yhteydet määritettäisiin niin, että tarvittavat asiakastarpeet otetaan huomioon ja yhteydet runkoyhteyksiin on turvattu. Kaukoliikenteen ja kaupunkiseudun yhteensovitus parantaisi syöttöliikenteen ja liityntäpysäköinnin kytkentää runko-reitteihin.

**Uudet liikkumisen palvelut voisivat parantaa kaukoliikenteen kilpailukykyä** lisäämällä kokonaiskysyntää. Myös tavarakuljetusten liittäminen palvelutarjontaan koko matkaketjulla voisi lisätä runkoyhteyden houkuttelevuutta.

#### 4.1.4 Runkoyhteyksien palvelutason toteuttaminen

Liikkumisen palvelut perustuvat kaupunkiseutujen välisellä runkomatkalla markkinaehtoiseen palveluun. Palvelutaso määräytyy kysyntäperusteisesti (huomioiden kysynnän vaihtelut). Työpajoissa esitettiin tarve täydentää palveluita silloin, kun yhteyttä ei ole tai halutaan turvata syrjäisten matkailukeskusten yhteydet junille ja muihin runkoyhteyksiin ja lentoliikenteeseen sekä silloin, kun säännölliseen työssäkäyntiin ei ole tarjolla kohtuuhintaisia ja miellyttäviä liikkumispalveluita. Täydennystarpeet liittyvät siten lähinnä alueellisiin ja seudullisiin yhteyksiin eivätkä niinkään runkoyhteyksiin. Käytännössä viranomaisilla ei ole resursseja täydentää palvelutason puutteita nykyisten joukkoliikenteeseen kohdennettujen määrärahojen puitteissa.

**Suurten ja maakuntakeskusten väliset liikkumisen palvelut muodostavat korkeatasoiset runkoyhteydet**, joilla palvelun tarjoajat kehittävät palvelukonsepteja hyvään kysyntäpotentiaaliin ja korkeatasoiseen infraan perustuen ja näin kasvattavat liiketoimintaa. MaaS-operaattoreiden ja muiden toimijoiden yhteistyökyvykkyydestä riippuu, millaisia palveluita kaukoliikenteeseen ja alueille muodostuu.

**Runkoyhteyksien palveluja pitäisi voida hyödyntää kustannustehokkaasti myös alueiden sisäisillä matkoilla.** Ohuita matkustajavirtoja tulisi pyrkiä vahvistamaan esimerkiksi seudullisen maankäytön, liikenteen ja palveluiden suunnittelulla. Näin liikkumisen palveluiden tarjoajat saavat paremman varmuuden kysynnän jatkuvuudesta ja toisaalta maankäytön suunnittelijat liikkumisen palveluiden saatavuudesta. Maankäytön, liikenteen ja palveluiden suunnittelun yhteydessä on myös solmupisteiden verkosto parhaiten huomioon otettavissa.

Alueelliset palvelutasotarkastelut tulee linkittää pitkämatkaisen liikenteen tarjontaan ja päinvastoin. Lisäksi tarvitaan aikataulujen synkronointia ja runkoyhteyksien vertailumahdollisuuksien lisäämistä.

**Viranomaisen tehtävä on taata mahdollisimman vakaa toimintaympäristö,** jota se voi edistää mm. ennakoitavalla, pitkäjänteisellä ja selkeällä toiminnalla. Viranomaisten roolina on tukea toimintaa joukkoliikenteen yleisellä edistämällä, infran suunnittelulla ja kunnossapidolla sekä palveluiden yhteensovittamista ja mahdollistamista tukemalla. Viranomaisten toimesta parannetaan liikennöintiolosuhteita tekemällä liikennöinti mahdollisimman sujuvaksi mm. kaupunkien sisääntuloväylien etuisuusjärjestelyillä, yhteyksillä solmupisteisiin, pysäkkijärjestelyillä, nopeusrajoituksilla sekä huolehtimalla matkaketjujen toimivuudesta (liityntäyhteydet ja -pysäköinti). Runkoyhteyksien toimivuuden kannalta pitäisi niiden sujuvuuteen kaupunkiseuduilla kiinnittää erityistä huomiota, mikä voitaisiin ottaa huomioon esim. alueidenkäyttötavoitteiden kehittämisessä. Viranomainen on myös kokoaja, keskustelun avaaja, joka voi koota toimijoita yhteen ja hakea uusia yhteistoiminnan muotoja. Toimivalta-alueet voivat olla maakunnallisia.

#### 4.1.5 Valtakunnallisia ja kansainvälisiä solmupisteitä koskevat tavoitteet

8. Solmupisteissä on liikennöintiaikoina pitkämatkaista matkustamista tukevat informaatio- ym. välttämättömät palvelut.
9. Lisäksi matkustajille on tarjolla palveluja, jotka mahdollistavat odotusajan hyötykäytön.
10. Solmupisteissä pyritään turvaamaan henkilökohtainen palvelu ja erityisryhmien tarpeet.
11. Tarjolla on henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköinti sekä muita asiakkaiden tarvitsemia palveluja (esim. tavaroiden säilytys, kaupunkipyörät, vuokra-autot, pyörien vuokraus jne.). Saattoliikenne ja muut jatkoyhteydet on huomioitu.
12. Solmupisteisiin ja laitureille on esteettömät yhteydet. Siirtyminen liikennevälineestä toiseen on helppoa ja turvallista sääolosuhteista riippumatta.
13. Solmupisteissä on tarjolla tietoa vaihtoehtoisista yhteyksistä sellaisia tapauksia varten, että myöhästyminen aiheuttaa suunnitellun matkaketjun katkeamisen.



Seuduilla on useita erilaisia solmupisteitä, joiden suhde valtakunnallisiin runkoyhteyksiin pitäisi määrittää. Tässä työssä solmupisteinä tarkasteltiin ensisijaisesti solmupisteitä, joissa pitkämatkainen runkoyhteys yhdistyyseudulliseen tai alueelliseen liikkumiseen maakuntakeskuksessa tai kansainvälisen liikenteen terminaalissa. Solmupisteeksi tulkittiin usean liikennemuodon yhteinen matkakeskus tai hajallaan sijaitsevien erillisten asemien muodostama kokonaisuus maakuntakeskuksessa. Solmupisteiden tarkempi sijainti ja määrittely tapahtuu maakuntatasolla.

Nämä maakuntakeskusten liikenteen solmupisteet ovat paikkoja, joissa on palveluliiketoiminnan kysyntäpotentiaalia. Potentiaalia syntyy matkustajien odotus- ja vaihtotapahtuman aikaisten tarpeiden pohjalta, mutta solmupisteen ympäristöllä (maankäytöllä, elinkeinoelämällä, kuten matkailulla) on tärkeä merkitys palveluiden syntymisessä ja säilymisessä. Solmupisteet voivat siten olla muutakin kuin odotustiloja, joissa vietettävä aika pyritään matkaketjun sujuvoittamiseksi pitämään mahdollisimman lyhyenä. Kehittämisen esteenä on, että osalla solmupisteistä puuttuu palveluiden kehittämisestä vastaava toimijataho. Koordinoijina voivat toimia kaupalliset toimijat, kaupunki tai voidaan käyttää hybridimalleja vrt. Lahden matkakeskus.

#### Kaupallisten palveluiden syntymiseen solmupisteeseen vaikuttavat

- Asiakasnäkyvyys ja -volyymi, kaupunkiympäristö solmupisteen lähellä ja sen linkittyminen keskusta- ja muuhun liikennejärjestelmään, sillä liikkumisen palvelut tarvitsevat volyymejä,
- Monipuoliset ja laadukkaat tilat
- Yhteissuunnittelu (infra ja palvelut, eri toimijat), jolloin saadaan palveluntarjoajia houkuttelevaa laadukasta monitoimitilaa liittyen infran kehittämiseen ja hyvällä suunnittelulla nopeutetaan kaavoitusta
- Julkisesti rahoitetut palvelut ja niiden yhdistäminen solmupisteeseen
- Pysäköinti (tilat ja hinta), liityntäpysäköintialueet
- Uusien palveluiden ansaintalogiikka mm. kumppanuudet
- Aiesopimukset palveluista

#### Solmupisteen kehittämisessä esiin nousseita tavoitteita, joihin viranomaisten tulisi kiinnittää huomiota:

- **Liikennemuotojen integrointiin** niin, että solmupiste ei aiheuta merkittävää lisäystä matka-aikaan (vaihtoaika, kävelymatkat)
- **Hallittavuuteen** niin, että koko matkaketju olisi toteutettavissa samalla lipulla ja matkatavarat siirtyvät jouhevasti välineestä toiseen. Erityisesti rajapinta juna-/bussiliikenne tärkeä: Hallittavuuden edellytys on riittävä informaatio (ohjaus, aikataulut, matkailuinfo) sekä matkustajille että liikennepalveluiden tarjoajille, sekä ennakkoinformaatio saatavissa olevista palveluista (esim. yhteiskäyttöautot).
- **Ennakoitavuus** (laiturin ja aseman sijainti, häiriön hallinta), riittävä vuorotarjonta/yhteystarjonta, ennakkotilausmahdollisuus, ennakkotieto laiturista, asemasta tai pysäkeistä kussakin solmussa, yhteydet (solmun toiminnan perusta), data-yhteydet
- Kun asemia ja asemanseutuja kehitetään tulee suunnittelussa ottaa huomioon **riittävät tilat** erilaisille liikkumispalveluille (vuokra-autot, kimppakyydit, kaupunkipyörät), **esteettömyys** (esteetön liikkuminen, opastuksen ja informaation selkeys), **erityisryhmien tarpeet** sekä **turvallisuus** (siirtymät) ml. sosiaalinen turvallisuus ja **riittävä aukiolo** (suurimmat 24/7) ja **mukavuus** (sisätilat, odotusajan hyödyntäminen)
- Solmupisteessä tärkeä huolehtia myös ulkomaisten matkustajien tarpeista (esim. matkatavaroiden säilytys ja riittävä informaatio jatkoyhteyksistä tarpeellisin kielin ja symbolein)

#### 4.1.6 Solmupisteiden palvelutasotavoitteiden toteuttaminen

Eri toimijoiden **yhteistyötä ja yhteissuunnittelua solmupisteiden kehittämisessä** tarvitaan (eri liikennöitsijät, muut toimijat, solmupisteen suunnittelu, informaatio, henkilökohtaisten palveluiden turvaaminen), jotta julkisten ja muiden tahojen palvelut kohtaavat. **Tarvitaan toimintamallien kehittämistä** sekä uusia palveluja (esim. toimistohotelli ja matkaketjun ”isäntä” matkatoimistomalliin). Solmupisteiden suunnittelussa pitäisi ottaa huomioon eri toimijoiden tarpeet. On tärkeää, että liikenneyrittäjät ovat jatkossakin mukana matkakeskusten ja asemien suunnittelussa.

Liikkumiseen liittyvät palvelut ml. henkilökohtainen palvelu voitaisiin turvata palveluntarjoajien yhteistyöllä ja/tai kaupallisten palveluiden yhteydessä. Yhteisiä pelisääntöjä avustuspalveluihin kaivataan.

Julkisella toimijalla on koordinaatiovastuu informaatiossa. Tieto on avainasemassa. Eri viranomaisten yhteistyötä ja sitoutumista (mm. kunnat, Liikennevirasto, ELY) tulisi parantaa.

## 5 Yhteenveto ja johtopäätökset

Työn tavoitteena oli luoda edellytykset **pitkämatkan liikuttamisen palveluiden** valtakunnallisen **tavoitteellisen palvelutason määrittelyyn yli sadan kilometrin** runko-yhteyksillä ja solmupisteiden (asemat ja terminaalit) kautta jatkuville matkaketjun osille. Palvelutason määrittely on tarkoitettu palveluiden tarjoajien ja viranomaisten toiminnan tueksi.

### Asiakaslähtöinen palvelutasojärjestelmä ja Suomen aluerakenne lähtökohtina

Tarkoituksena oli hahmotella liikenteen **runkoverkkojen ja solmupisteiden yhteys paikalliseen palvelutasojärjestelmään** sekä luonnostella tavoiteltavaa palvelutasoa liikkumisen palveluiden osalta vuoteen 2022 ja solmupisteiden kehittämisen osalta pidemmälläkin aikajänteellä.

Lähtökohta on ollut Suomen aluerakenteesta ja liikennejärjestelmästä laadittu kehityskuva vuoteen 2050 (Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi, 2015), liikkumisen palveluiden nykytila sekä käynnissä oleva liikkumisen palveluiden muutos, joka perustuu lainsäädännön muutoksiin ja uusien liikkumisen palveluiden aktiiviseen kehittämiseen.

Keskeistä työssä oli myös selkeyttää toimijoiden rooleja ja yhteistyötarpeita matkustajille tarjottavan palvelutason tuottamisessa.

Tarkastelu perustui asiakaslähtöiseen palvelutasojärjestelmään ja kohdistui koko matkaketjuun ja sen hallinnan kannalta tärkeisiin palveluihin. Tarkastelussa tunnistettiin erilaisia alueiden, elinkeinoelämän ja matkustajien liikkumisen tarpeita. Aluksi tarkastelu kohdistui yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutuihin ja tärkeisiin matkailukeskuksiin, mutta käsittelyn aikana todettiin, että on tarpeen laajentaa tarkastelua maakuntakeskusten välisiin, yli 100 kilometrin runko-yhteyksiin. Kansainvälisissä yhteyksissä tarkastelu rajautui Suomen alueeseen eikä työssä tarkasteltu matkaketjujen jatkumista kansainvälisen liikennettä palvelevista solmupisteistä ulkomaille.

Ensisijaisesti tarkasteltiin solmupisteitä, joissa pitkämatkainen runko-yhteys yhdistyy seudulliseen tai alueelliseen liikkumiseen maakuntakeskuksessa tai kansainvälisen liikenteen terminaalissa. Solmupisteeksi tulkittiin usean liikennemuodon yhteinen matkakeskus tai hajallaan sijaitsevien erillisten asemien muodostama kokonaisuus maakuntakeskuksessa.

Tavoitteissa on otettu huomioon eri käyttäjäryhmien ja alueiden erilaisuus sekä se, että kysynnän kehityksellä on merkittävä rooli palveluiden syntymisessä. Siksi runko-yhteyksille ei asetettu vuoromäärä tai -tiheystavoitteita. Lisäksi alueille haluttiin jättää harkintaa palvelutason tulkinnaissa esimerkiksi solmupisteen jatkoyhteyksien suhteen, jotta tarjontaa voidaan suhteuttaa kysyntään ja sen vaihteluun.

## **Yhteinen suunta ja muutokset toimintatavoissa parantavat matkustajan arkea**

Tällä hetkellä **liikkumisen palvelut eivät muodosta yhtenäistä kokonaisuutta**. Askeleita asiakkaan tarpeiden paremmalle huomioon ottamiselle on otettu, mutta selkeästi kiinteämpää yhteistyötä tarvitaan, jotta kaupunkiseutujen väliset liikkumisen palvelut tukisivat maan eri osien vahvuuksien ja voimavarojen hyödyntämistä elinkeinotoiminnan kehittämisessä ja uudistamisessa.

**Tavoitteellista palvelutasoa tarvitaan antamaan kehittämiselle yhteistä suuntaa, ennakoitavuutta ja pitkäjänteisyyttä.** Toisaalta sopivan palvelutason määrittelyssä on ollut tarpeen ottaa huomioon toteuttamismahdollisuudet ja kehittämisen aikajänne, joka eri toimissa on erilainen. Solmupisteissä kehittämisen aikajänne voi olla hyvinkin pitkä, kun taas markkinaehtoisilla toimijoilla palvelun tarjonta muuttuu lyhyellä aikajänteellä kysynnän muutoksiin vastaten.

**Pitkämatkainen liikkuminen perustuu pitkälle markkinaehtoiseen palveluun**, jonka palvelutaso määräytyy kysyntäperusteisesti eikä viranomaisilla ole välineitä ja resursseja täydentää palvelutason puutteita. Keskinäisestä kilpailutilanteesta huolimatta on tärkeää ymmärtää, että yhteistoiminnalla voidaan paremmin hallita liikkumisen palveluiden kokonaisuutta ja saada aikaiseksi liiketoiminnan kasvua. Alueilla onkin ongelmia palvelutasojen saavuttamisessa ja matkaketjujen hallinnassa: yhteyttä ei aina ole eivätkä syrjäisten matkailukeskusten yhteydet runkoyhteyksiin ja lentoliikenteeseen ole riittäviä. Aina ei myöskään ole säännölliseen työssäkäyntiin tarjolla kohtuuhintaisia ja miellyttäviä liikkumispalveluita. Viranomaisella ei ole käytännössä mahdollisuuksia pysyvyydestä huolehtimiseen.

Matkustajan näkökulmasta matkaketjun kokonaisuus on kuitenkin tärkeää ja palvelutasotavoitteiden saavuttaminen edellyttää koko matkaketjun kattavien asiakastarpeiden asettamista keskiöön kokonaispalveluiden tarjonnassa. Se edellyttää uusien toimintamallien käyttöön ottoa sekä markkinaehtoisten toimijoiden keskinäisessä että heidän ja viranomaisten välisessä yhteistyössä. Yhteistyö luo potentiaalia liikkumisen palveluiden liiketoiminnan kasvuun ja matkaketjun kokonaisuuden hallinnalle.

Tarvitaan valtakunnallisten yhteyksien ja alueellisten ja seudullisten **yhteyksien parempaa yhteensovittamista** esimerkiksi kehittämällä solmupisteverkostoa ja liittämällä liikkumisen palvelujen kehittäminen tiiviimmin mukaan jatkuvaan liikennejärjestelmätyöhön, koska tässä yhteydessä voidaan ottaa huomioon tarpeiden moninaisuus, erilaiset liikkumisen palvelut ja kustannustehokkaat tavat vastata tarpeisiin. Huomiota on syytä kiinnittää lentoasemien ja matkustajasatamien saavutettavuuteen sekä runkoyhteyden ja syöttöliikenteen yhteensovittamiseen.

**Solmupisteiden palveluiden** kehittämisessä tarvitaan **yhteistyötä ja yhteistä sitoutumista elinkeinotoimijoiden, liikkumisen palveluita tuottavien sekä eri viranomaisten kesken ml. maankäytön suunnittelu**, jotta voidaan kehittää solmupisteitä ja pysäkkejä pitkäjänteisesti sekä tukea palvelukehitystä perustuen lähialueiden asukkaiden ja alueellisia liikkumisen palveluita käyttävien kysyntään.

### **Markkinaehtoisilla toimijoilla ja viranomaisilla on roolinsa**

Eri toimijoilla on kuitenkin erilainen rooli ja vastuut kehittämisessä. **Markkinaehtoisilta toimijoilta odotetaan:**

- matkaketjun yhteissuunnittelua muiden toimijoiden kanssa
- muutoksista tiedottamisen parantamista, mikä auttaa matkaketjun muiden toimijoiden ja liikkumisen palveluita tarvitsevien ennakointimahdollisuuksia
- hinnoittelultaan ja palvelutasoltaan erilaisten matkaketjujen ja lipputuotteiden kehittämistä ja näin vaihtoehtoja matkustajille
- luotettavan ja käyttökelpoisen tiedon avaamista sekä rajapintojen yhteensovittamista palvelujen kehittämisen pohjaksi
- liikkumisen palveluiden markkinoinnin ja matkustajille suunnattavan informaation lisäämistä
- liikkumisen palveluiden vertailumahdollisuuksien parantamista

**Viranomaiset ovat käynnistäjiä, kokonaiskuvan luojia ja fasilitoijia**, jotka voivat koota toimijoita yhteen ja edistää toteutusta esimerkiksi kokeiluilla ja piloteilla. Viranomaisten tulisikin selkeyttää keskinäisiä vastuutaan näissä kysymyksissä. Erityisen tärkeä rooli viranomaisilla on uusien palveluiden mahdollistajina.

**Viranomaiset voivat tukea markkinaehtoista palvelun tarjontaa ja kehittämistä:**

- seuraamalla palvelutasojen kehittymistä ja tunnistamalla puutteet palveluissa
- poistamalla tarpeetonta säätelyä ja lisäämällä kilpailuedellytyksiä (normien purku, tasapuoliset kilpailuolosuhteet ja kohtelu, kuljetusten yhdistelyn mahdollisuudet)
- kannustamalla toimijoiden keskinäistä yhteistyötä matkaketjujen toteuttamisessa esimerkiksi sovelluskehittämisessä
- parantamalla infraa (pysäkki- ja liikennöintiolosuhteita) ja liikennöinnin edellytyksiä sekä järjestelmien yhteensopivuutta
- kehittämällä yhteisiä toimintamalleja, lisäämällä yhteissuunnittelua ja tiedonkulkua sekä kehittämällä sopimusmenettelyjä esimerkiksi solmupisteiden kehittämisessä ja näiden kautta edistämällä eri osapuolten sitoutumista
- tarjoamalla luotettavaa ja käyttökelpoista tietoa palvelujen kehittämisen pohjaksi ja avaamalla rajapintoja
- huolehtimalla informaatioketjun toimivuudesta
- lisäämällä tietoa liikkumisen palveluista ja matkustajille suunnattavaa informaatiota
- hyödyntämällä markkinaehtoista palvelua alueellisen liikkumisen palvelujen tarjonnassa
- vahvistamalla ohuita matkustajavirtoja esimerkiksi seudullisen maankäytön, liikenteen ja palveluiden suunnittelulla
- kehittämällä maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä HUB-periaatteella eli yhdistämällä ja keskittämällä liikennevirtoja niin, että isommat keskukset toimivat pienempien keskusten HUBeina.

**Yhteistoiminnan merkitys ja viranomaisten rooli korostuu solmupisteissä.** Viranomaisten tulisi solmupisteissä yhteistyössään eri toimijoiden kanssa kiinnittää huomiota solmupisteen kokonaisuuden koordinointiin ja eri toimijoiden sitoutumiseen palveluiden käyttöön esim. sopimusmenettelyjä kehittämällä. Kun asemia ja asemanseutuja kehitetään, tulee suunnittelussa ottaa huomioon riittävät, viihtyisät ja toimivat tilat sekä tilojen aukiolo, pysäköinti, saattoliikenne, esteettömyys, turvallisuus,



opastus, ulkomaalaisten matkustajien ja erityisryhmien tarpeet sekä riittävä informaatio (ohjaus, reaaliaikainen informaatio sitä vaativissa tilanteissa, aikataulut, matkailuinfo) sekä matkustajille, että liikennepalveluiden tarjoajille.

**Solmupisteissä huomiota on tärkeä kiinnittää yhteistyössä muun muassa seuraaviin tekijöihin:**

- **Liikennemuotojen integrointiin** niin, että solmupiste ei aiheuta merkittävää lisäystä matka-aikaan (vaihto aika, kävelymatkat)
- **Hallittavuuteen** niin, että koko matkaketju olisi toteutettavissa samalla lipulla ja matkatavarat siirtyvät jouhevasti välineestä toiseen
- **Ennakoitavuuteen** niin, että tieto laiturista, pysäkistä ja aseman sijainnista, tarjottavista palveluista sekä häiriöistä ja niiden edellyttämistä toimista on saatavissa. Huomiota on myös tarpeen kiinnittää riittävään vuoro- ja yhteystarjontaan sekä ennakkotilausmahdollisuuteen.

**Tavoitteelliset palvelutasotavoitteet on esitetty matkaketjuille, runkoyhteyksille ja solmupisteille**

## Ehdotus pitkämatkaisten liikkumisen palveluiden valtakunnallisiksi tavoitteellisiksi palvelutasotavoitteiksi

### Matkaketjuja koskevat tavoitteet

- Kansainväliset ja kaupunkiseutujen väliset matkaketjut jatkuvat seudulla/alueella sujuvasti, ennakoitavasti ja luotettavasti. Lentoasemat ja matkustajaliikenteen satamat ovat helposti saavutettavissa.
- Tarjolla on ajantasainen ja laadukas asiakastarpeita vastaava tieto tarjolla olevista palveluista, aikatauluista, liikenneolosuhteista, matkan etenemisestä ja solmupisteiden jatkoyhteyksistä ennen matkaa ja matkan aikana.
- Solmupisteisiin koottavat matkavirrat mahdollistavat alueelliset/seudulliset jatkoyhteydet runkoyhteyksille niiden liikennöintiajalla. Uusilla liikkumisen palvelukonsepteilla parannetaan jatkoyhteyksiä, sekä sesonkiluonteisia, esimerkiksi matkailua ja vapaa-ajan matkoja palvelevia yhteyksiä.
- Laadullisesti tavoitellaan käyttäjälle houkuttelevaa matkaketjua ovelta ovelle, jossa
  - kyetään tarjoamaan asiakastarpeita vastaava riittävän tiheä vuoroväli maakuntakeskusten välillä
  - solmupisteiden verkosto yhdistää sujuvasti ja turvallisesti seudullisen/alueellisen ja valtakunnallisen liikkumisen kokonaisuudeksi
  - eri toimijoiden liikkumisen palvelut, matkatavarapalvelut, lippujärjestelmät ja informaatio on sovitettu yhteen ja koko matkaketju on mahdollista suunnitella ja ostaa yhdellä kertaa
  - matka- ja odotusaika voidaan hyödyntää eri tavoin.

### Runkoyhteyksiä koskevat tavoitteet

- **Suurten kaupunkiseutujen** (Helsinki, Tampere, Turku, Oulu) välillä on kattavat, ennakoitavat ja luotettavat yhteydet useammalla joukkoliikennemuodolla päivittäin. Monipuoliset liikkumisen palvelut ja vuorotarjonta mahdollistavat seudulliset jatkoyhteydet niin, että työasiamatka pääkaupunkiseudulle ja kansainvälisiin solmupisteisiin on Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilta mahdollista tehdä useammalla vaihtoehdolla ja Oulusta lentäen yhden vuorokauden aikana.
- **Suurten kaupunkiseutujen ja maakuntakeskusten** välille on tarjolla henkilöautoon verrattuna yksittäiselle liikkujalle sekä edullisempi vaihtoehto että sen kanssa lähes yhtä nopea vaihtoehto. Tarjolla on päivittäiset työntekijöiden ja opiskelijoiden tarvitsemat liikkumisen palvelut varhaisaamusta myöhäisiltan sekä matkailijoiden tarvitsemat liikkumisen palvelut matkailukeskuksiin.
- **Maakuntakeskuksista** on matka-ajaltaan ennakoitavat päivittäiset yhteydet **pääkaupunkiseudulle, kansainvälisen liikenteen solmukohtiin** sekä **lähimpiin maakuntakeskuksiin**. Asiointimatka pääkaupunkiseudulle on mahdollista tehdä yhden vuorokauden aikana. Työssäkäynti lähimpien maakuntakeskusten välillä on mahdollista päivittäin. Alueen erityispiirteistä johtuva muu kysyntä ohjaa tarjontaa muina ajankohtina (opiskelijat, turismi, vapaa-ajan matkustus).

### Valtakunnallisia ja kansainvälisiä solmupisteitä koskevat tavoitteet

- Solmupisteissä on liikennöintiaikoina pitkämatkaista matkustamista tukevat informaatio- ym. välttämättömät palvelut.
- Lisäksi matkustajille on tarjolla palveluja, jotka mahdollistavat odotusajan hyötykäytön.
- Solmupisteissä pyritään turvaamaan henkilökohtainen palvelu ja erityisryhmien tarpeet.
- Tarjolla on henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköinti sekä muita asiakkaiden tarvitsemia palveluja esim. tavaroiden säilytys. Saattoliikenne ja muut jatkoyhteystarpeet on huomioitu.
- Solmupisteisiin ja laitureille on esteettömät yhteydet. Siirtyminen liikennevälineestä toiseen on helppoa ja turvallista sääolosuhteista riippumatta.
- Solmupisteissä on tarjolla tietoa vaihtoehtoisista yhteyksistä sellaisia tapauksia varten, että myöhästyminen aiheuttaa suunnitellun matkaketjun katkeamisen.

## Lähdeluettelo

- Aalto A. (2015). Rautateiden henkilöliikennepaikkojen kehittäminen osana asemanseutuja. Kalvoesitys 26.3.2015
- Aro, T. (2016). Kaupunkien ja kaupunkiseutujen merkitys itsehallintoalueita muodostettaessa.
- Ekström J. (2016). Solmu –projektin 2. vaihe. HSL:n Solmu-seminaari 5.2.2016
- Helsingin seudun liikenne (2015). HSL asiakasarvokartta. Syyskuu 2015.
- Kiiskilä K., Tuominen J. (2015). Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 52/2015.
- Kivari M., Salomaa O. (2015). Mobility as a Service palvelujen potentiaalin arviointi Kymenlaaksossa Luonnos 6.12.2015.
- Kulmala M. (2016), MaaS maanläheisesti. Esitys Paikallisliikenneliiton vuosikokouksessa 10.3.2016.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2011a). Joukkoliikenteen valtakunnallisen palvelutason määrittely. Päätös 20.12.2011.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2011b). Kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Suomessa, Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisuja 30/2011.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2014). Power point-esitys.
- Liikennevirasto (2011). Alueellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä käytettävät kriteerit, Liikenneviraston suositus, Liikenneviraston ohjeita 15/2011.
- Liikennevirasto (2012) Henkilöliikennetutkimus 2010–2011, suomalaisten liikkuminen. HLT 2010–2011.
- Liikennevirasto (2015a). Joukkoliikenteen palvelutason määrittely, Liikenneviraston ohjeita 31/2015.
- Liikennevirasto (2015b). Julkisen liikenteen suoritetilasto 2013. Liikenneviraston tilastoja 2/2015.
- Liikennevirasto (2015c). MaaS Services and Business Opportunities. Research reports of the Finnish Transport Agency 56/2015.
- MDI (2015a). Massiiviset MaaS:n mahdollisuudet. Liikkuminen palveluna Suomessa – visio ja vaikutukset 2025
- MDI (2015b). Kaupunkiverkkotutkimus 2015.

Meriläinen A., Seila M. (2015). Henkilöjuna liikenteen merkitys Jyväskylän seudulla ja kehittämistarpeet Jyväskylä–Tampere–Helsinki-yhteysväillä , Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2015.

Myllymäki M. (2015). Rautateiden henkilöliikenteen kysyntään vaikuttavat tekijät, diplomityö, Tampereen Teknillinen Yliopisto.

Rantala A., Airaksinen S., Kärkinen T. (2014). Avustuspalveluja tarjoavien bussitermiinien verkko Taustaselvitys. Trafin sisäinen julkaisu 02/2014.

Rintamäki J., Ansio V. (2013). Omakyyti kimpapakyytipalveluiden kysyntä-, markkina- ja lainsäädäntöselvitys. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 50/2013.

Tampereen yliopisto, Mattersoft (2015). Raportti: Liikkuminen palveluna –esiselvitys 8.5.2015.

Tervonen J. (2015). Matka-ajan hyödynnettävyyden vaikutus aikasäästön arvoon. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 75/2015.

Tilastokeskus (2016). Suomalaisten matkailu 2015. Tilastokeskuksen julkaisu 30.3.2016.

Vanhanen K., Toiskallio K., Aalto P. (2007). Joukkoliikenteen kokonaislaatuun vaikuttavat tekijät, painopisteenä paikallisliikenne. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 66/2007.

Weiste H., Iikkanen P. (2013). Pitkänmatkaisen liikenteen palvelutasolinjaukset Matkojen ja kuljetusten palvelutasohankkeen pilottiselvitys , Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 8/2013.

Weiste H. (2013). Lentoliikenne osana kaukohenkilöliikenteen palvelutasoa. kalvoesitys 25.9.2013.

Weiste H., Hyvönen A. (2013). Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet, Pohjois-Savon ELY-keskus raportteja 98 / 2013.

Weiste H. et al. (2014a). Pitkien matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 33/2014.

Weiste H. et al. (2014b). Valtakunnallinen pysäkkiselvitys –pysäkkiverkot ja pysäkkien palvelutaso. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 43/2014.

Ympäristöministeriö, Työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriö, Maa- ja metsätalousministeriö (2015). Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi: Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva 2050.



## Liite 1. Työpajojen ennakkoaineistot

(aineisto saatavissa myös: [www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi))



## Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso

Ennakkoaineistoa alueelliseen työpajaan ja työpajassa esitetyt kalvot taustat, huhtikuu 2016

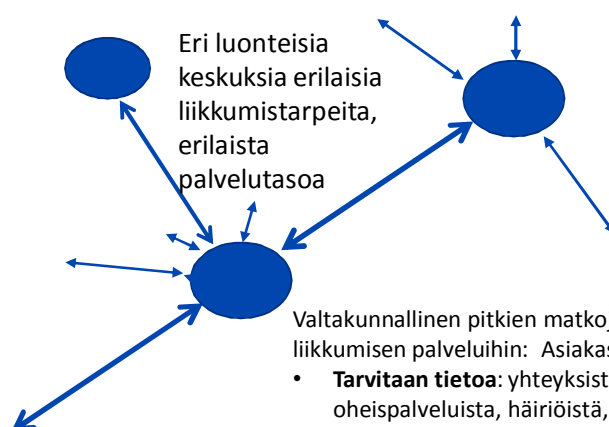


## Työn tavoitteet

- Tavoitteena on määritellä **liikkumisen palveluiden** valtakunnalliset **palvelutasotavoitteet pitkämatkaisille** yli 100 km:n runkoyhteyksille ja solmupisteiden (asemat ja terminaalit) kautta jatkuville matkaketjun osille tueksi palveluiden tarjoajille ja viranomaisille.
- Tarkoituksena on hahmottaa **matkaketjujen kokonaisuus** eli liikenteen **runkoyhteyden ja solmupisteiden yhteys paikalliseen liikkumisen palvelutasoon**.
- Liikkumisen palveluiden osalta tavoitteet asetetaan vuoteen 2022 ja solmupisteiden kehittämisen osalta pidemmällekin aikajänteelle.
- Työssä keskitytään tarkastelemaan, millainen tulisi olla tavoiteltava liikkumisen palvelutaso **yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutujen** välillä ja mitä eri toimijoiden tulisi tehdä, jotta kokonaisuus toimisi tavoitellulla tavalla.

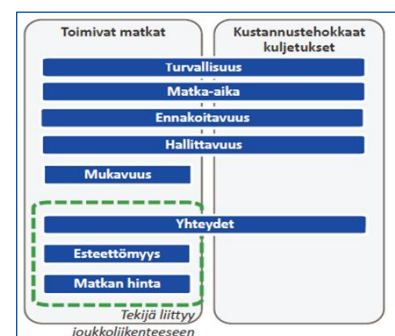


## Palvelutaso lähtökohtana



Valtakunnallinen pitkien matkojen matkaketju ja linkittyminen alueelliseen liikkumisen palveluihin: Asiakas tietää, mitä odottaa

- **Tarvitaan tietoa:** yhteyksistä, matka- ja odotusajoista, hinnoista, oheispalveluista, häiriöistä, vaihtoehtoista,
- tietoa tarvitaan solmupisteissä ja suoraan käyttäjille
- **Tarvitaan ketjun hallintaa:** yhtenäinen informaatio, yhteentoimiva lippujärjestelmä, aikataulujen yhteensovitus, yhteistoimintaa ketjujen hallinnassa, häiriötilanteiden hallintaa





## Palvelutason saavuttaminen

Asiakkaalle näkyvä palvelutaso



1.4.2016

5



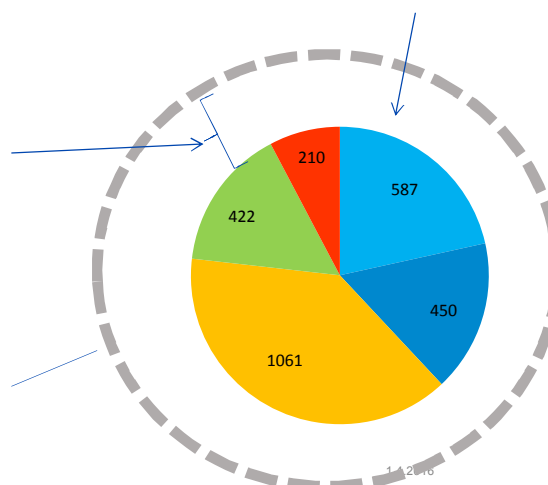
## Kokonaisuuden hallinta ja yhteistyö vahvistavat ja luovat uutta liiketoimintaa

### Julkisen liikenteen liikevaihto

Yhteensä 2730 miljoonaa euroa vuodessa (v. 2013)

Uusien liikennepalveluiden ja yhteistyön aikaansaama liiketoiminnan kasvu

Miten isoksi kakku voidaan kasvattaa ja miten isompi kakku jaetaan?



### Julkisen liikenteen matkamäärät

Yhteensä 602 miljoonaa matkaa vuodessa (v. 2013)

Suurten kaupunkien liikenne	394
Muu paikallisliikenne	112
Taksi	56
Kaukoliikenne	23
Tilausliikenne busseilla	18

1.4.2016

6



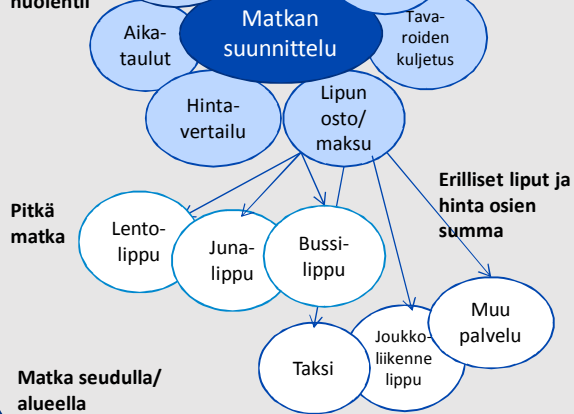




## Palvelurakenne muuttuu

### Nyt

Asiakas  
huolehtii



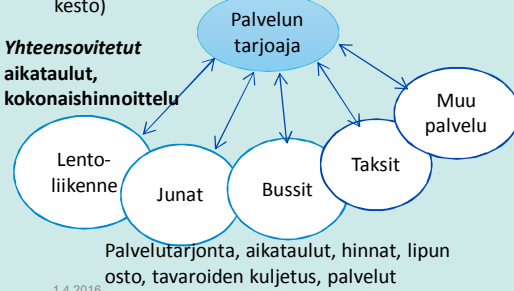
### Tulevaisuudessa

Asiakas esittää  
tarpeensa ja  
palveluntarjoaja  
huolehtii muusta

Eri operaattoreiden tarjoamat vaihto- ehdot (liput, hinta, kesto)

Matkan lähtö- ja saapumipaikka ja ajankohdat

Yhteensovitut  
aikataulut,  
kokonaishinnoittelu



1.4.2016

9



## Taustaa

10



## Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen merkitys Suomessa

- 3,7 miljoonaa asukasta eli 7/10 asukkaasta (45 % suurilla kaupunkiseuduilla)
- 7/10 työpaikoista (puolet suurilla kaupunkiseuduilla)
- ¼ BKT:stä (puolet suurilla kaupunkiseuduilla)
- 9/10 tutkimus- ja tuotekehitysmenoista (3/4 suurilla kaupunkiseuduilla) ja korkeakouluopiskelijoista,
- Odotettu väestön lisäys 2015-2030 470 000 asukasta, kun muilla seuduilla -104 000 (suurilla kaupunkiseuduilla 85 % lisäyksestä)
- lähes 2/3 suomalaisesta asuu 90 minuutin ajoaikaetäisyydellä Helsingistä, Turusta tai Tampereelta

### ASETELMA 1. HOUKUTTELEVAN JA VETOVOIMAISEN ALUEEN KUUSI TUNNUSMERKKIÄ

1. **Kovat vetovoimatekijät** (alue- ja paikallistalouden yleinen kehitys, alueen työpaikkakehitys, (korkea)koulutustarjonta, innovaatio-, osaamis- ja toimialakeskittymät, globaalit veturirytykset ja niiden verkostot, yritysdynamiikka ja yritysilma- ja -piiri jne.)
2. **Pehmeät vetovoimatekijät** (alueen henkinen ilmapiiri ja fiilistekijät, monikulttuurisuus, kerroksellisuus, tapahtumat ja elämykset, matkailukohteet, kulttuuri- ja vapaa-ajanpalvelut, muut vetovoimapaikat, ravintolat, kahvilat, museot, galleriat, kaupunkipuistot jne.)
3. **Identiteettitekijät** (alueeseen liitetty kotipaikkahenki ja -identiteetti, perhe, ystävät, sukulaiset, juuret jne.)
4. **Sijainti suhteessa kasvukeskuksiin/ kasvukeskukseen** (aika- ja matkaetäisyys, yhteydet tiedon, osaamisen, tuotannon jne. solmipisteisiin, sijainti kasvavalla kaupunkiseudulla tai sen vaikutusalueella jne.)
5. **Ulkoisen ja sisäisen saavutettavuus** (liikenneyhteydet, nopeat rauta- ja maantieteytydet, lentoyhteydet, aikaetäisyys ja yhteyksien tiheys jne.)
6. **Maineokuva** (alueen nykyinen ja varsinkin tulevaisuuden potentiaali tulomittajien, paluumuuttajien, kävijöiden, yritysten ja investoijien näkökulmasta)

Näihin voidaan  
liikkumispalveluilla  
vaikuttaa

Lähde: Timo Aro, 2016



Suuret  
kaupunkiseudut

## Kaupunkiseudut

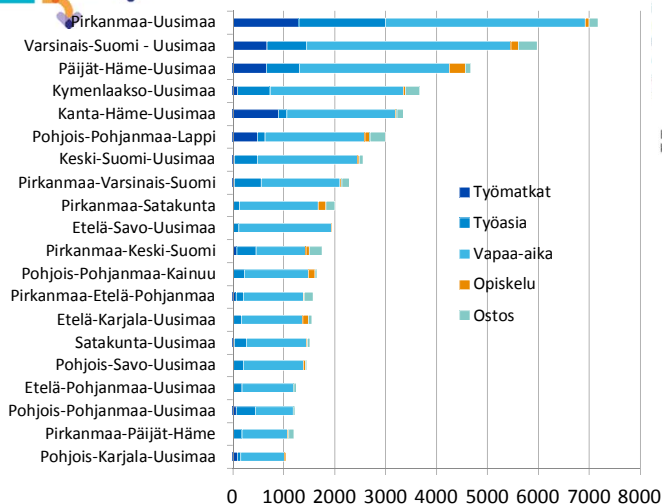
Työssä keskitytään tarkastelemaan, millainen tulisi olla tavoiteltava liikkumisen palvelutaso **yli 80 000 asukkaan suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen välillä**

Lähde Alue	Tilastokeskus henkeä
Helsingin seutukunta	1 465 354
Hämeenlinnan seutukunta	94 332
Porvoon seutukunta	58 440
Riihimäen seutukunta	46 467
Tampereen seutukunta	386 902
Turun seutukunta	318 590
Oulun seutukunta	238 703
Jyväskylän seutukunta	178 407
Kuopion seutukunta	131 680
Lahden seutukunta	202 424
Seinäjoen seutukunta	126 519
Joensuun seutukunta	124 032
Porin seutukunta	139 106
Vaasan seutukunta	99 963
Lappeenrannan seutukunta	89 335
Rovaniemen seutukunta	65 369
Kokkolan seutukunta	52 706
Kouvola seutukunta	93 907
Rauman seutukunta	65 533
Kotkan-Haminan seutukunta	86 938
Mikkelin seutukunta	73 222
Kajaanin seutukunta	56 767

12



## Missä liikumme?

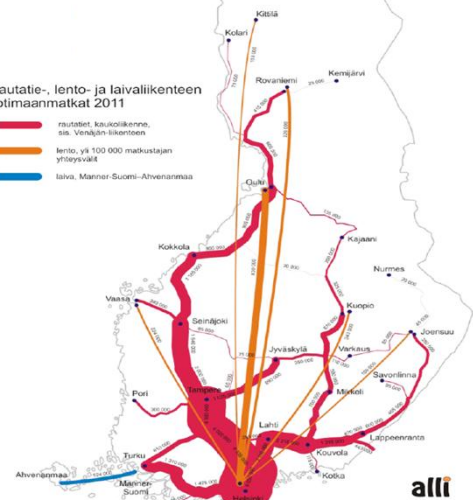


- Matkaryhmät maakuntien välillä ja keskusten välillä 1000 matkaa/vuosi
- Keskusten välinen työssäkäynti lisääntyy

Kuva 2.107. Rautatie-, lento- ja laivaliikenteen kotimaanmatkat liikenneverkolla vuonna 2011 (Lähteet Liikennevirasto, Tilastokeskus).

Rautatie-, lento- ja laivaliikenteen kotimaanmatkat 2011

- rautatiet, kaukoliikenne, sis. Venäjän liikenteen
- lento, yli 100 000 matkustajan yhteysväli
- laiva, Manner-Suomi-Ahvenanmaa



alli



## Lähtökohtana on asiakkaiden tarpeet

- pitkät matkat yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutujen välillä sekä matkailun kannalta keskeiset kohteet
- keskeisten solmupisteiden kautta tapahtuvat matkaketjut

Kansalaisten tyytyväisyyteen vaikuttavat merkittävimmät palvelutasotekijät kulkutavoittain pitkällä matkoilla

### Henkilöautoliikenne

1. Liikenteen sujuvuus
2. Matka-aika
3. Liikenneturvallisuus
4. Teiden kunnossapito talvella
5. Matka-ajan ennakoitavuus

### Lentoliikenne

1. Aikataulujen sopivuus
2. Joukkoliikenneyhteyden olemassaolo
3. Häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottaminen
4. Matka-aika
5. Aikataulussa pysyminen

### Kaukoliikenteen linja-autoliikenne

1. Aikataulujen sopivuus
2. Joukkoliikenneyhteyden olemassaolo
3. Jatkoyhteyden olemassaolo
4. Matka-aika
5. Häiriö- ja poikkeustilanteista tiedottaminen

### Kaukoliikenteen junaliikenne

1. Aikataulujen sopivuus
2. Joukkoliikenneyhteyden olemassaolo
3. Jatkoyhteyden olemassaolo
4. Matka-aika
5. Aikataulussa pysyminen

Kiiskilä K., Tuominen J. (2015). Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 52/2015.

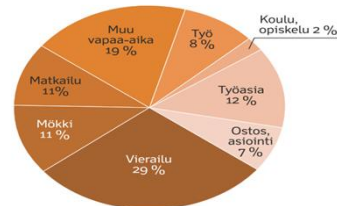
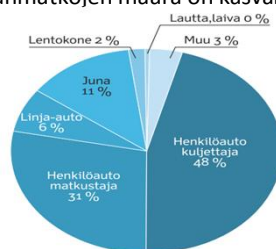


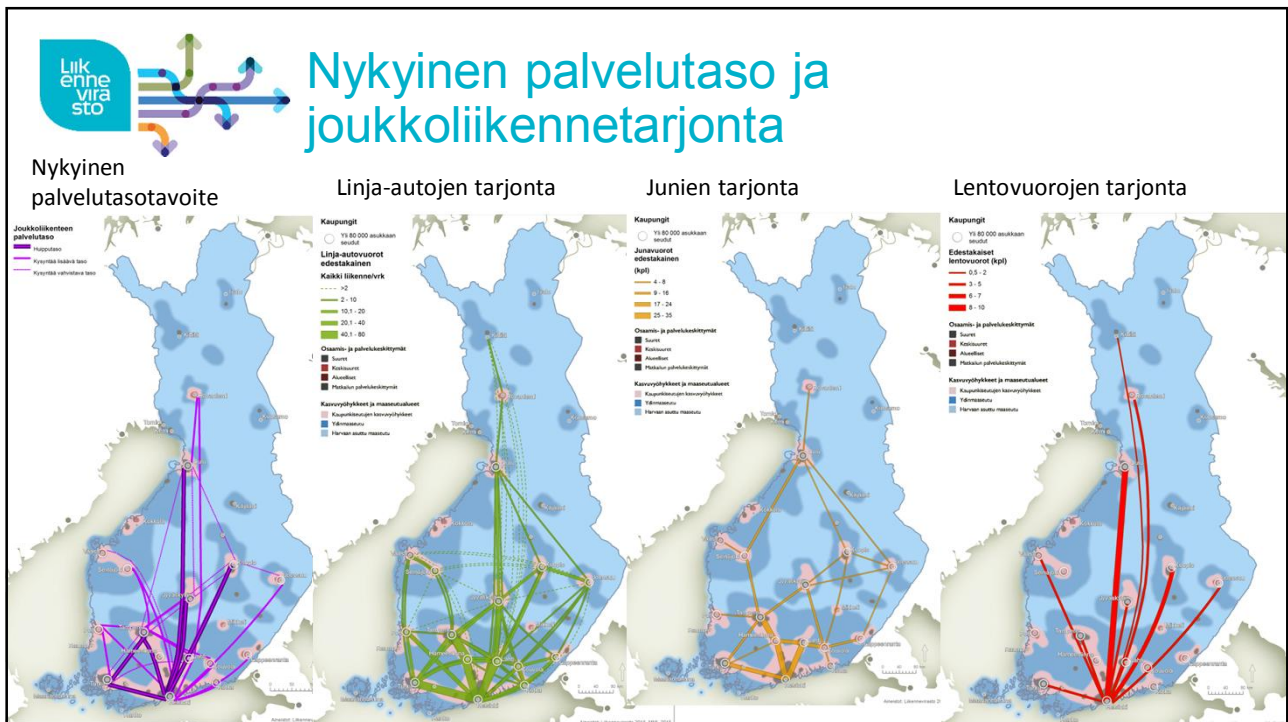
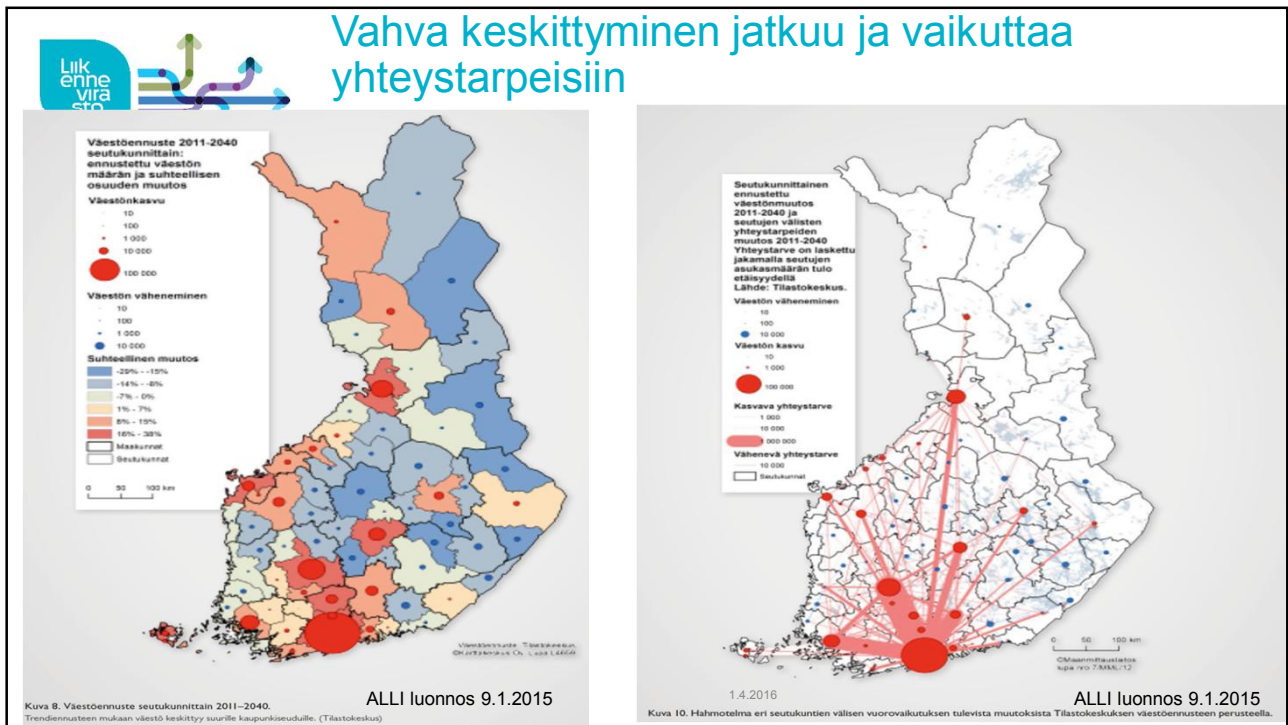
## Pitkät kotimaan- ja ulkomaanmatkat kasvussa

- Vuodessa suomalaiset tekevät 100 miljoonaa yli 100 km pitkää kotimaan matkaa
- Matkojen määrä on kasvanut reilulla kymmenyksellä 2004-2005-tutkimukseen verrattuna
- Kasvu koskee sekä työhön että vapaa-aikaan liittyviä matkoja
- ¾ matkoista tehdään henkilöautolla
- yli 100 km pitkien matkojen osuus suomalaisten kokonaismatkasuoritteesta on 54 %
- Lentomatkustamisen määrä on kansainvälisesti ja kansallisesti ollut tasaisesti kasvava. Kasvu keskittyy erityisesti Helsinkiin ja ulkomaille kohdistuvaan liikenteeseen
- Pitkiä matkoja tehdään yhä enemmän suurimpien kaupunkiseutujen välillä ja pääkaupunkiin.
- Yli sata kilometriä pitkien ulkomaanmatkojen määrä on kasvanut noin 20% kuuden vuoden jaksolla.

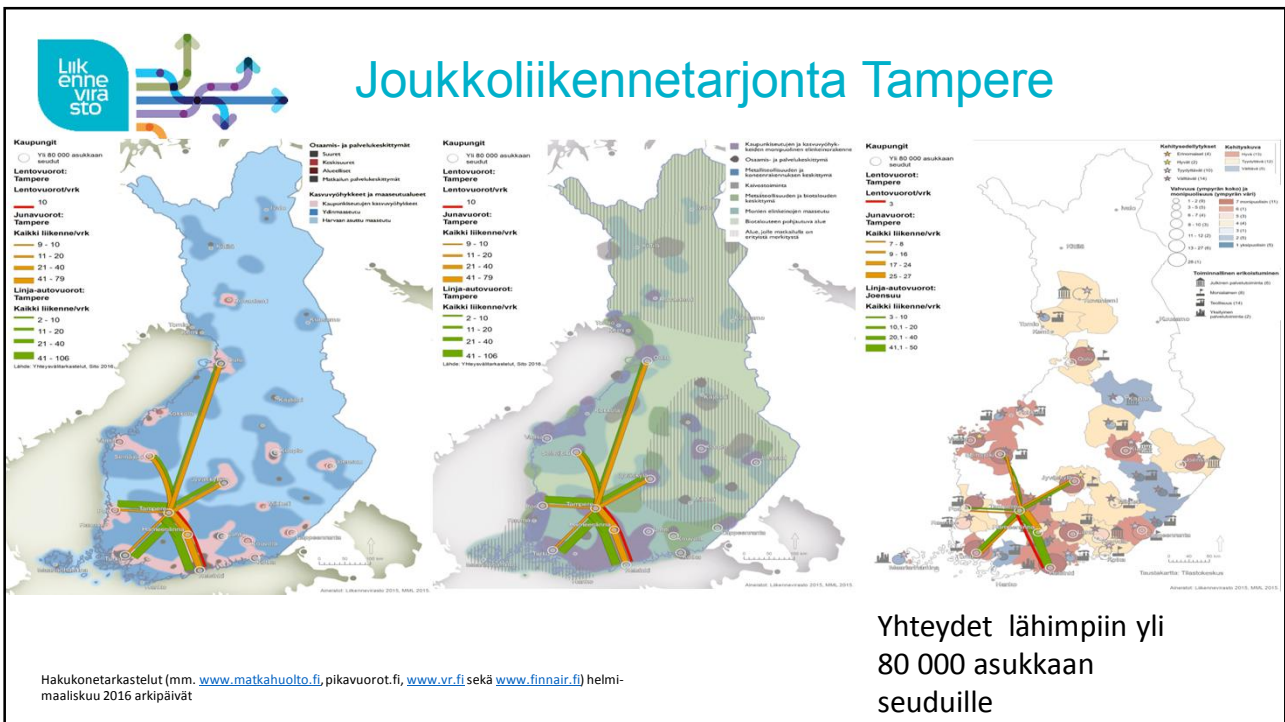
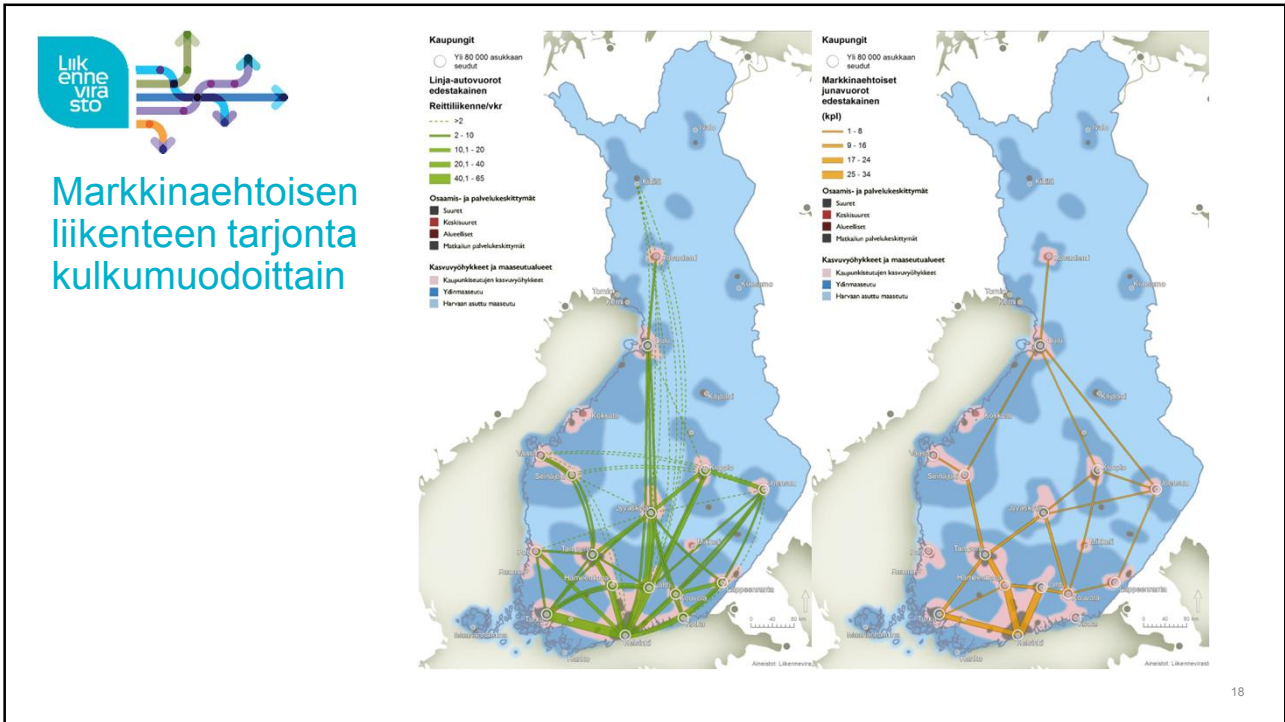
Yli 100 km pitkien kotimaanmatkojen jakautuminen kulkutavoittain ja matkan tarkoituksen mukaan.

HLT 2010-2011

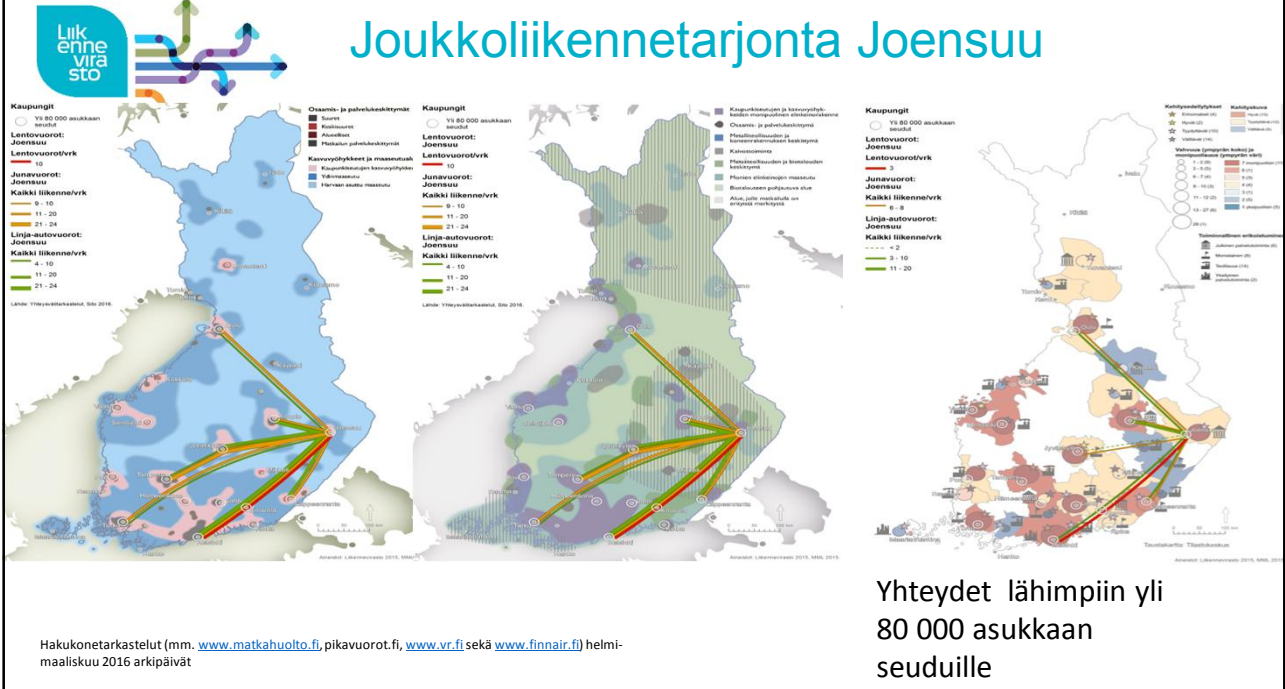




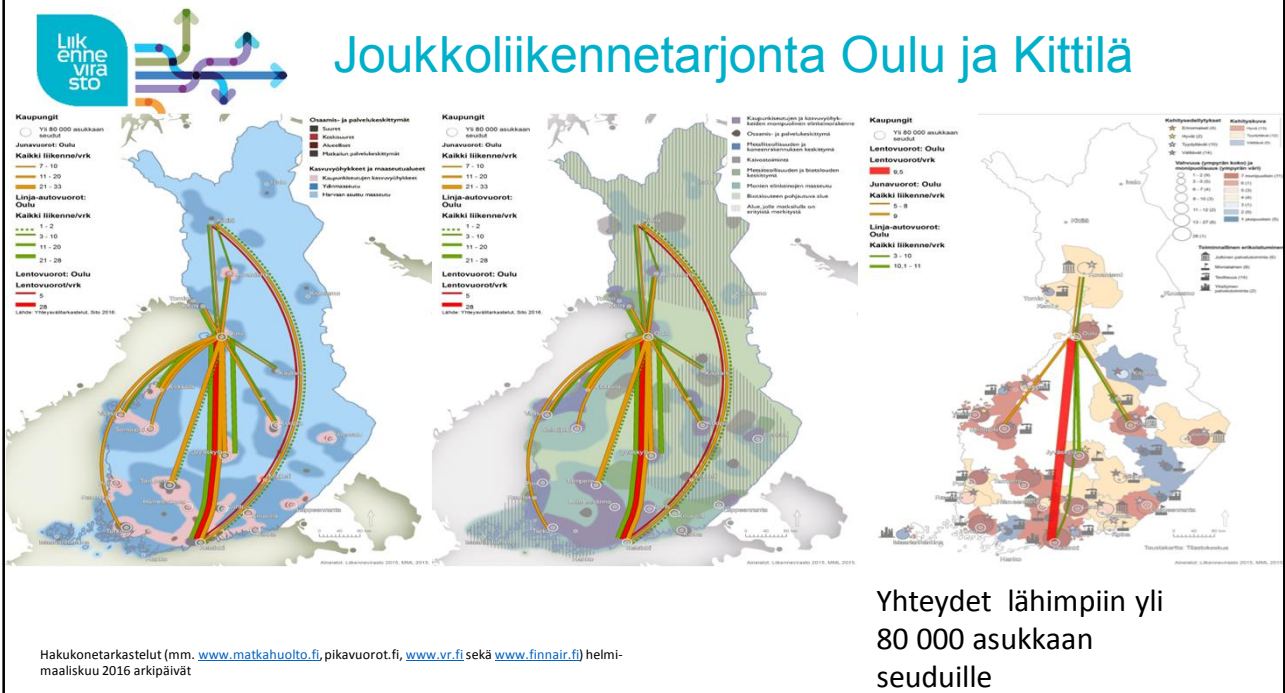


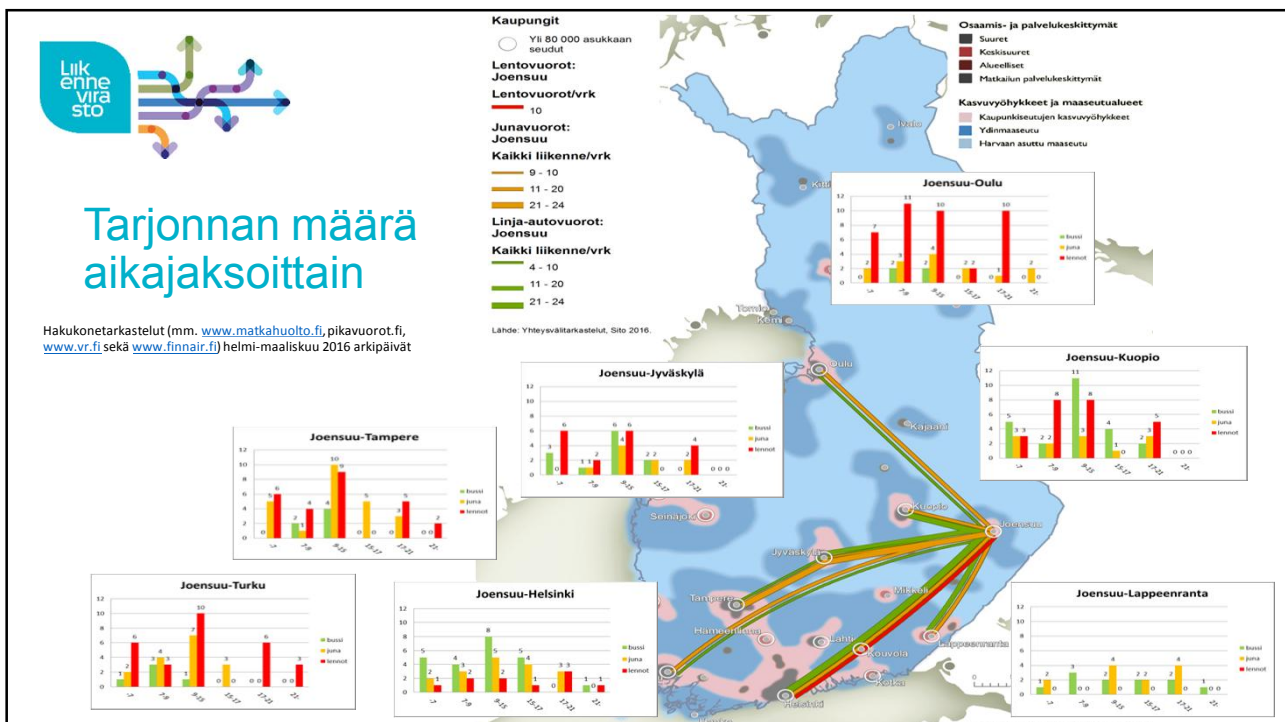
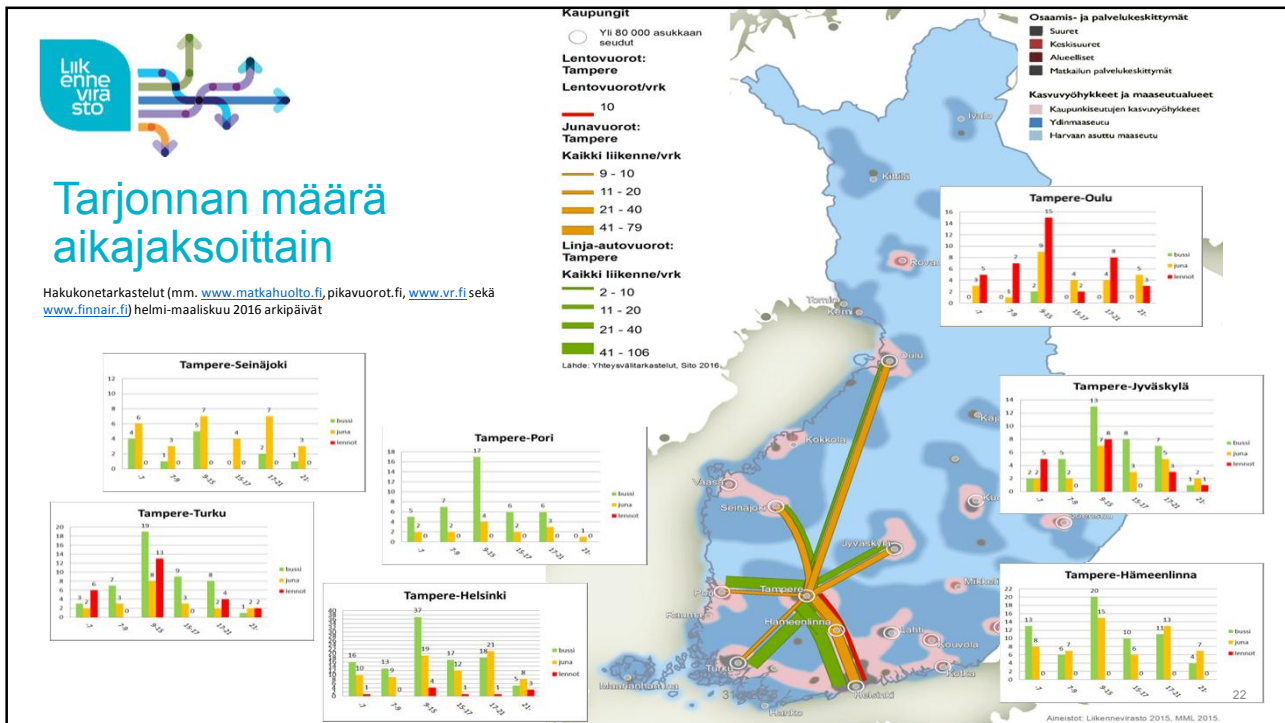


# Joukkoliikennetarjonta Joensuu

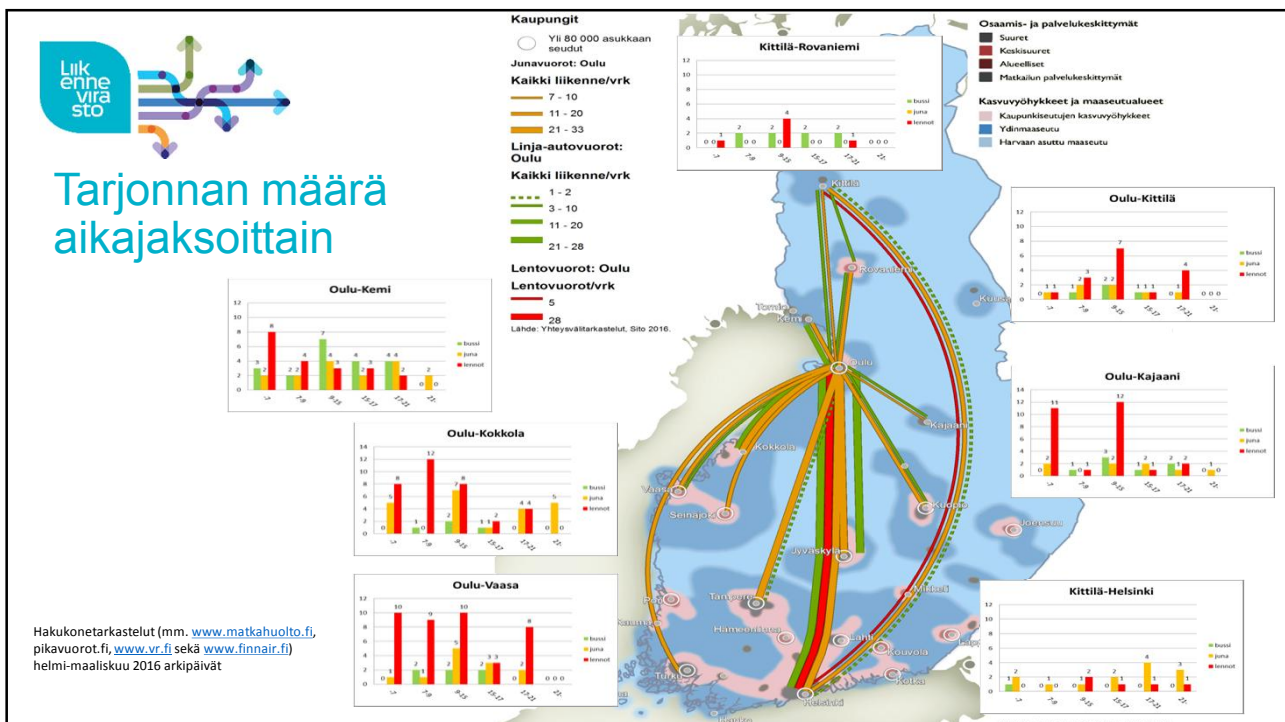
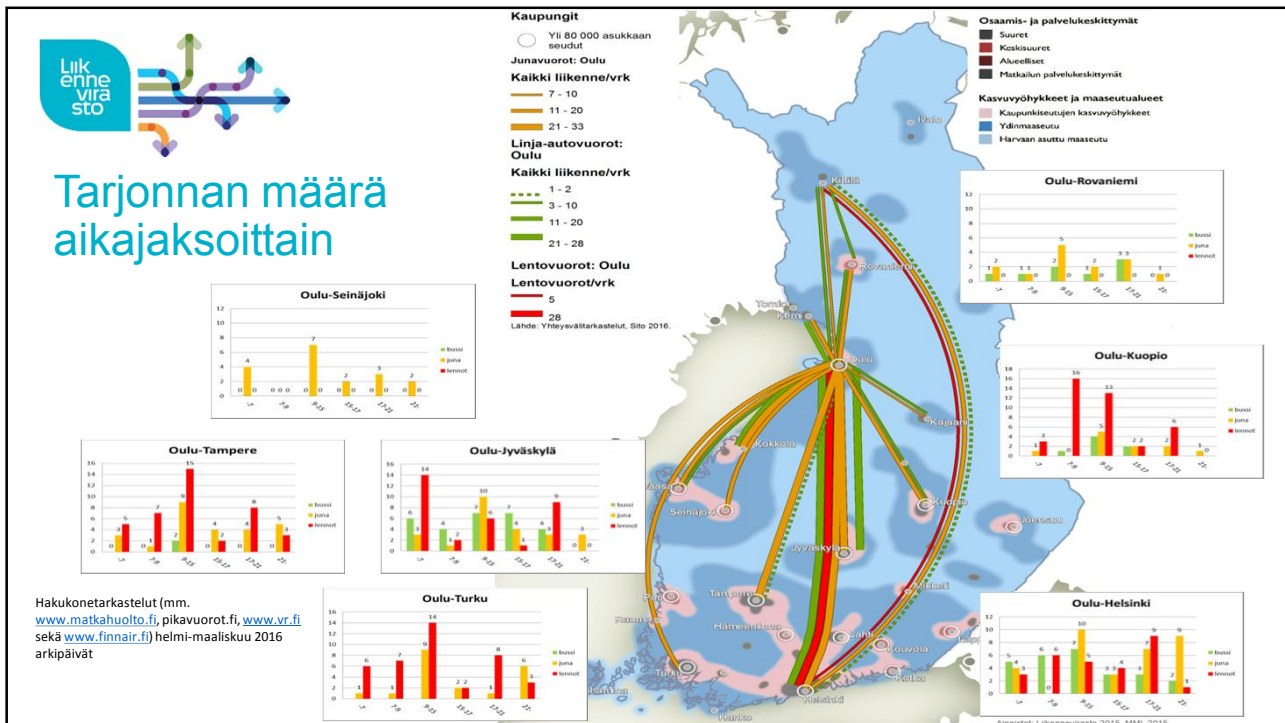


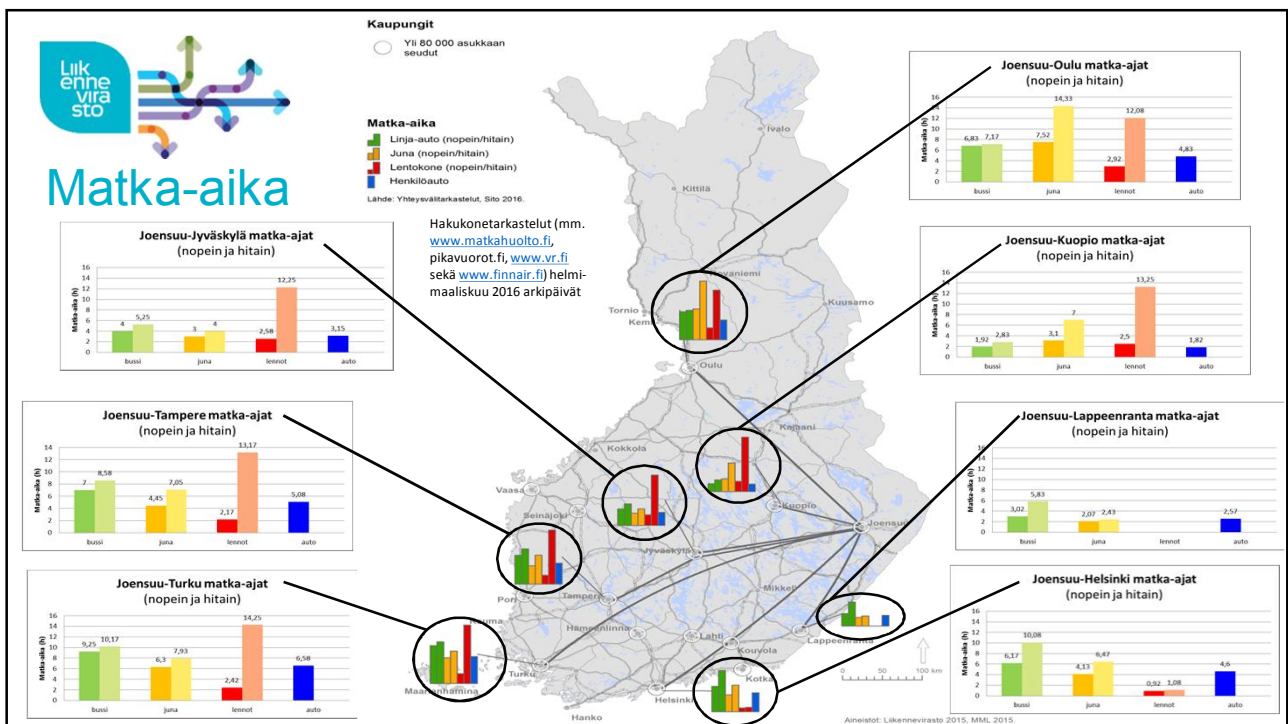
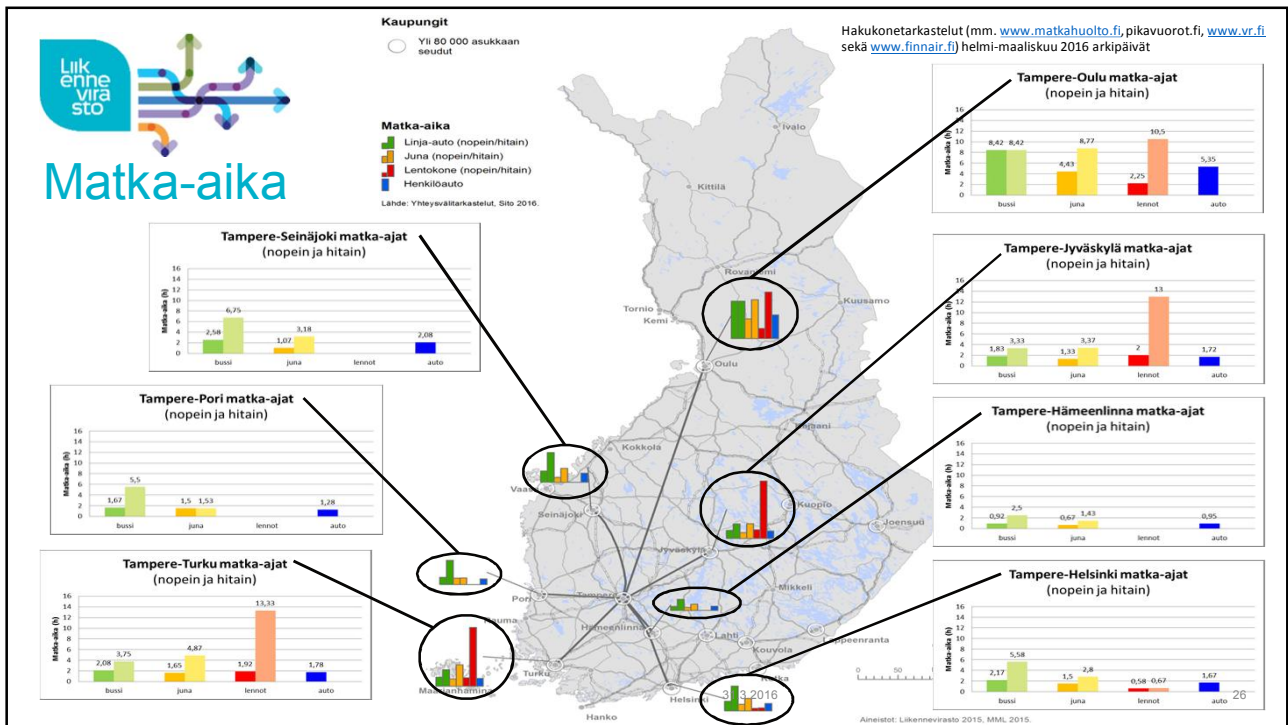
## Joukkoliikennetarjonta Oulu ja Kittilä

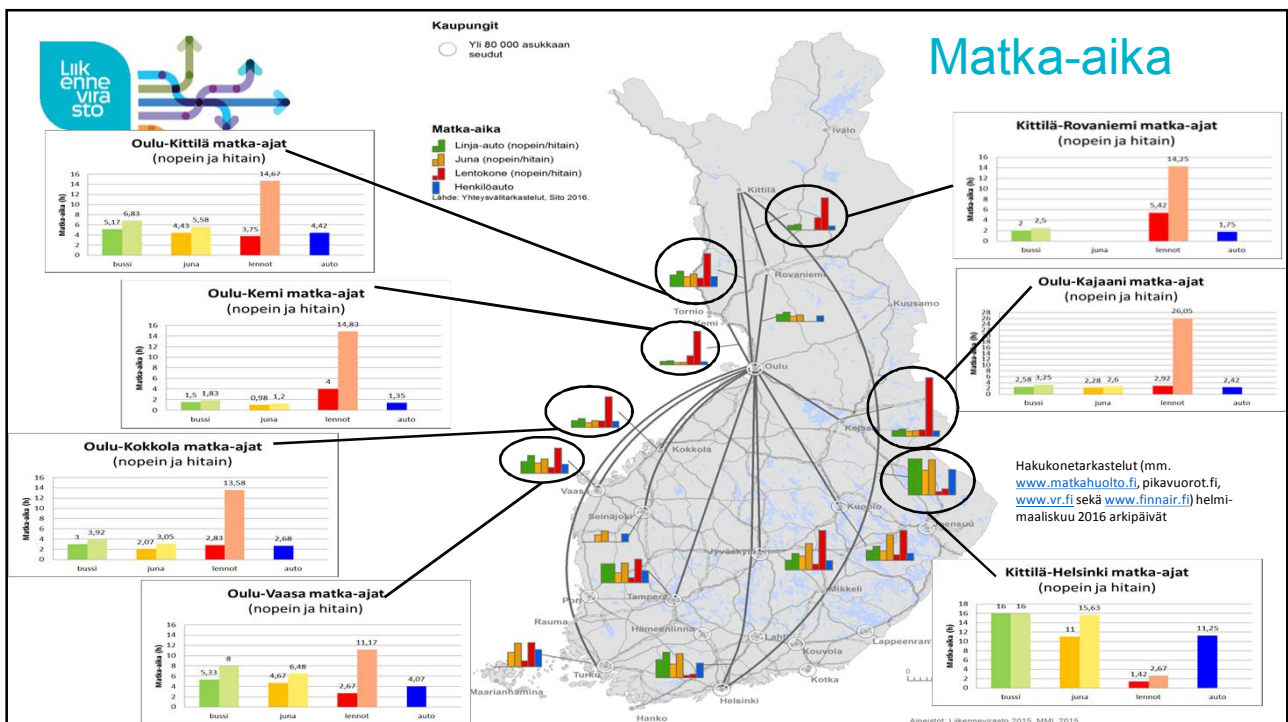
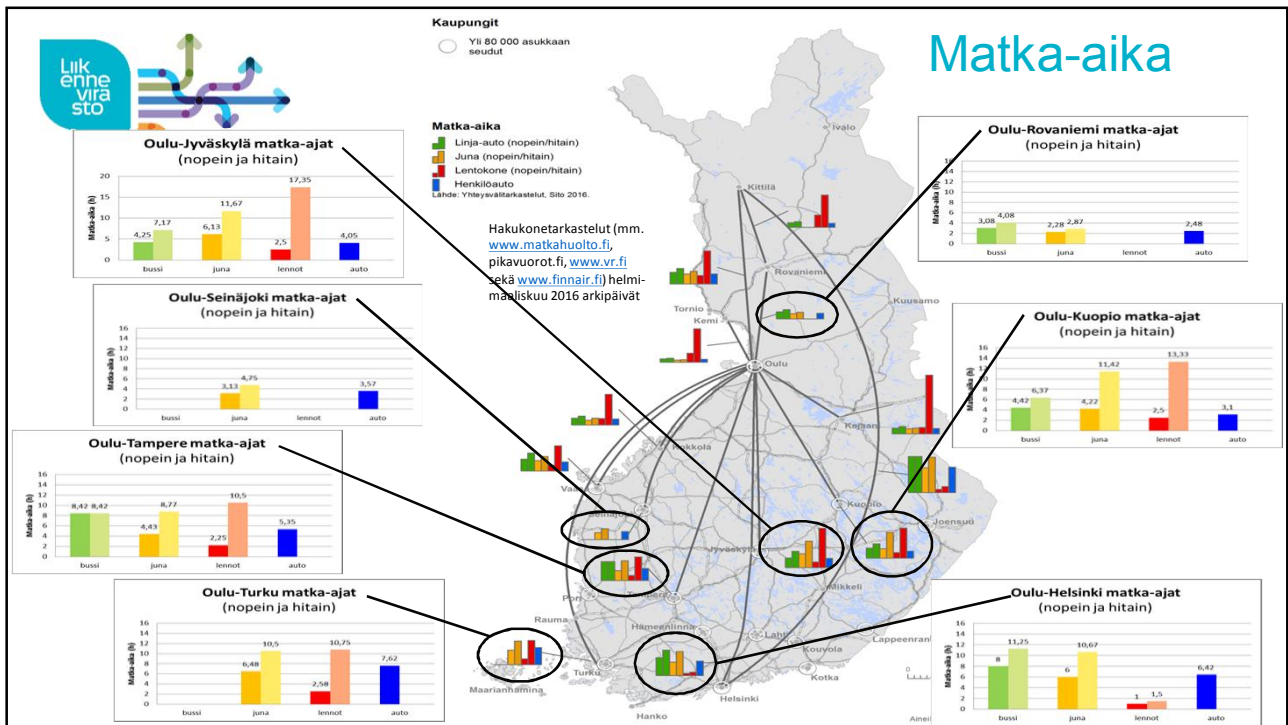














## Matka-aika ja työasiamatkan toteutettavuus

- Täyttyykö palvelutasovaatimus ”Työasiamatka pääkaupunkiseudulle ja kansainvälisiin solmupisteisiin on suurilta kaupunkiseuduilta mahdollista tehdä useammalla vaihtoehdolla yhden vuorokauden aikana”?
- Toteutuu hyvin kuvattujen suurten kaupunkiseutujen välillä
- Kulkumuotokohtainen matka-aikojen hajonta on suurta



## Yhteyksien ennakoitavuus ja luotettavuus

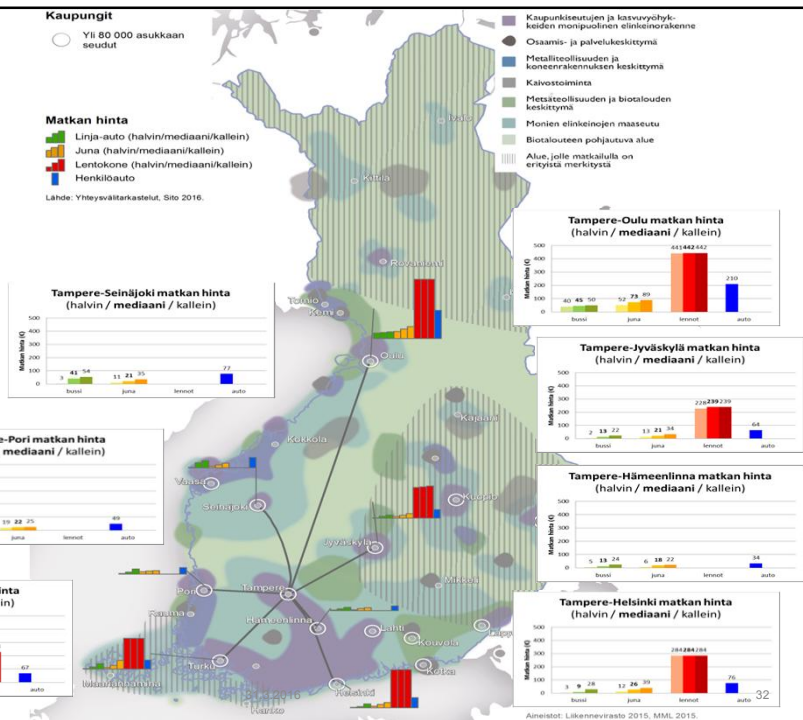
- ”Selvästi tärkeimmäksi koettuun kokonaislaatuun vaikuttavaksi teemaksi kyselyssä arvioitiin ”linjasto, vuoroväli, luotettavuus ja matka-aika”. Tärkein yksittäinen laadun osatekijä on luotettavuus ja aikataulussa pysyminen. Sen painoarvo teemansa sisällä oli 35 % ja siten painoarvo koetusta kokonaislaadusta on lähes 11 %.”  
(Joukkoliikenteen kokonaislaatuun vaikuttavat tekijät, painopisteenä paikallisliikenne. LVM 2007)
- Matkustajatietoselvitys: kenellä on vastuu luotettavuustiedon keruusta ja myöhästymisriskin arvioinnista?
  - Matkustajalla? jolloin viranomaisen rooli kerätä ja julkaista tietoa
  - Matkaoperaattorilla? jolloin matkustajan turvana matkatakuu





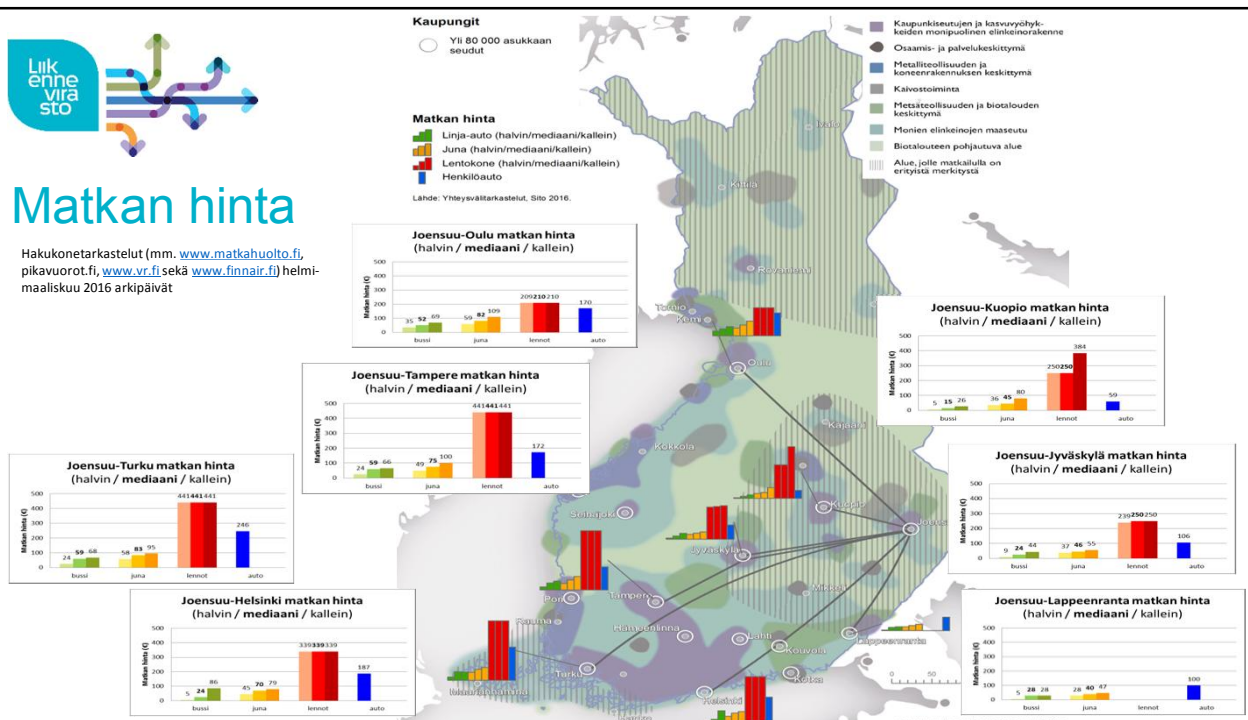
## Matkan hinta

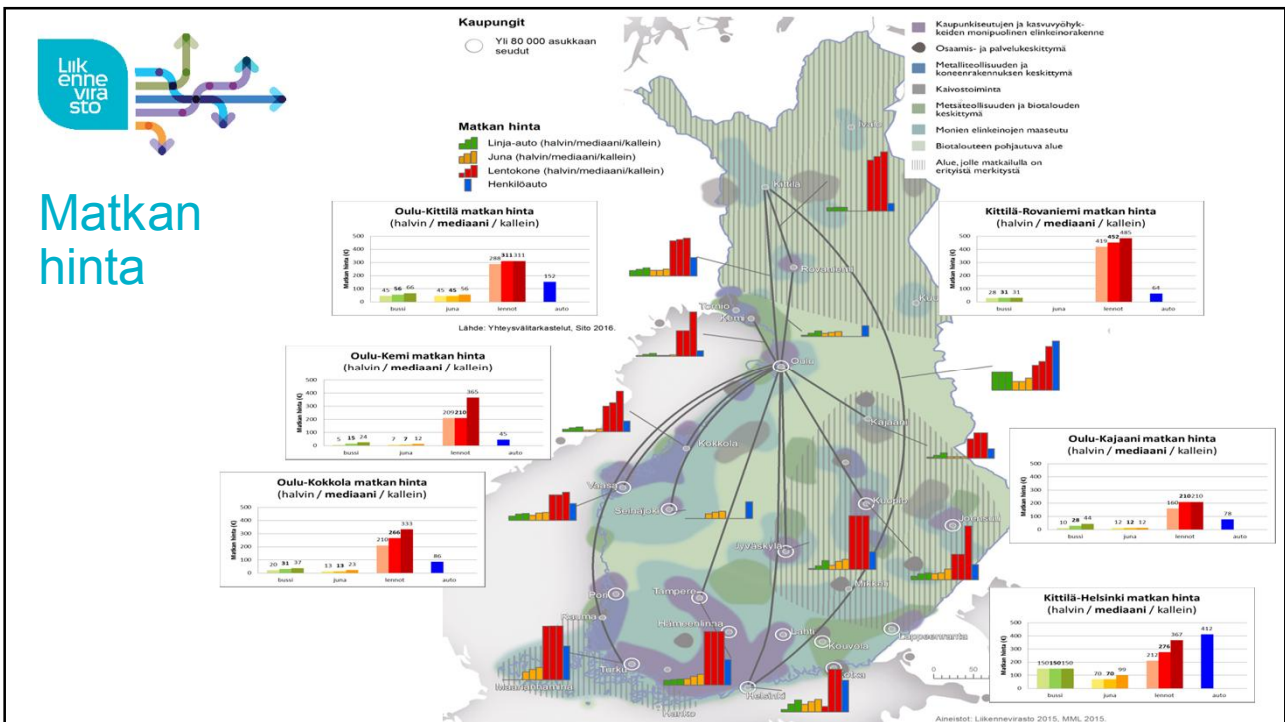
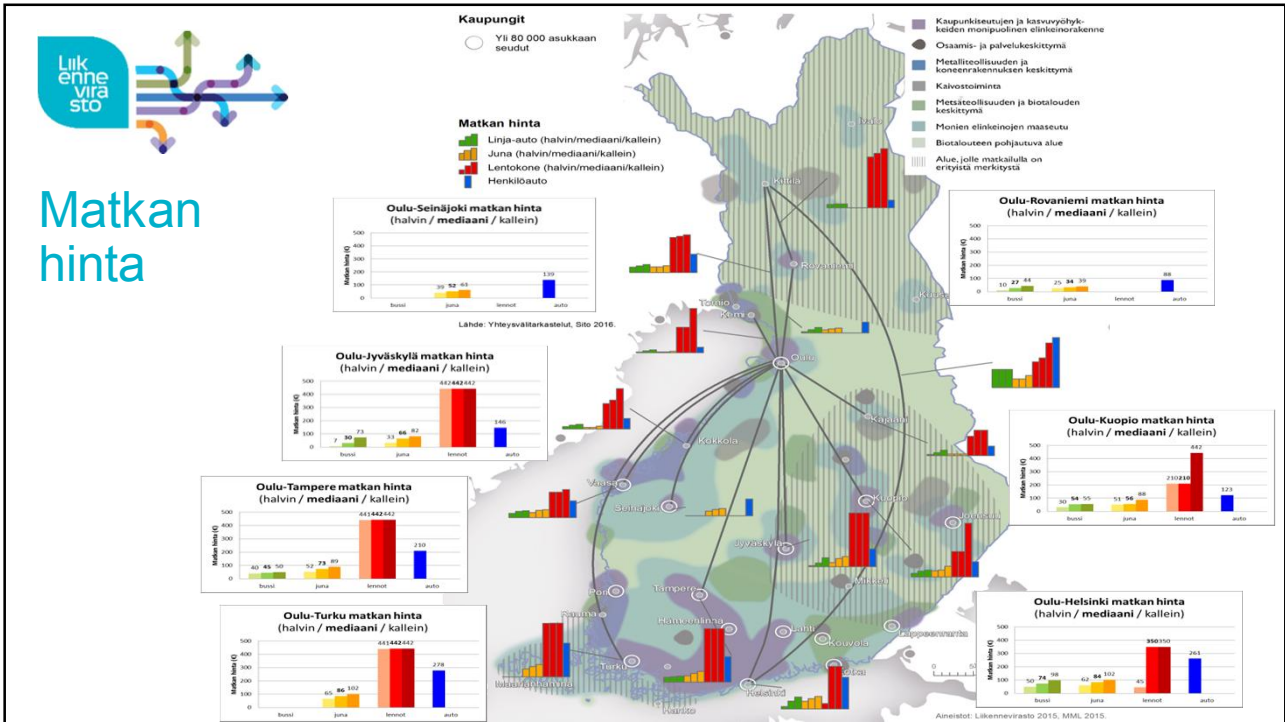
Hakukonetarkastelut (mm. [www.matkahuolto.fi](http://www.matkahuolto.fi),  
pikavuorot.fi, [www.vr.fi](http://www.vr.fi) sekä [www.finnair.fi](http://www.finnair.fi)) helmi-  
maaliskuun 2016 arkipäivät



## Matkan hinta

Hakukonetarkastelut (mm. [www.matkahuolto.fi](http://www.matkahuolto.fi),  
pikavuorot.fi, [www.vr.fi](http://www.vr.fi) sekä [www.finnair.fi](http://www.finnair.fi)) helmi-  
maaliskuun 2016 arkipäivät

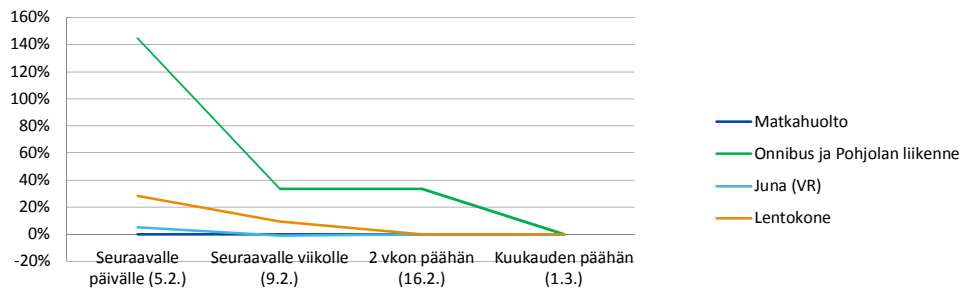






## Hinnoittelu: ostoajankohdan vaikutus matkan hintaan eri kulkumuodoilla

### Ostoajankohdan vaikutus matkan hintaan: Helsinki-Jyväskylä (vertailukohtana matkan ostokuukauden päähän)



- Vaikutus voimakkain tarjouslipuissa (Onnibus ja Pohjolan liikenne), joissa toisaalta euromääräinen muutos pieni (9 € -> 22 €)
- Muussa bussi- ja junaliikenteessä ajankohdan vaikutus edelleen pieni

Hakukonetarkastelut (mm. [www.matkahuolto.fi](http://www.matkahuolto.fi), pikavuorot.fi, [www.vr.fi](http://www.vr.fi) sekä [www.finnair.fi](http://www.finnair.fi)) helmi-maaliskuu 2016 arkipäivät



## Liikkumisen palveluiden erilaiset toimintatavat

Matkustusoikeus	Liiketoimintalogiikka
Jatkuva ja ”riittävä” vuorokapasiteetin käyttö, Matkustusoikeus perustuu lipun rajattomaan <b>matkustusoikeuteen</b> maksetulla jaksolla <b>Seudullinen liikenne</b>	Julkinen toimija (esim. HSL, Waltti, VR lähiliikenne), Järjestelmän kustannukset ja verotulojen riittävyys hinnoittelun perusteena
Matkat tietyillä aikataulun mukaisilla vuoroilla, Matkustusoikeus perustuu <b>paikkavaraukseen</b> <b>Pitkämatkainen liikenne</b>	Markkinaehtoinen toimija (VR kaukoliikenne, Finnair, Onnibus, laivayhtiöt...) istumapaikkakapasiteetti hinnoittelun perusteena
Tilatut matkat paikasta toiseen haluttuna ajankohtana, Matkustusoikeus perustuu <b>tilaukseen</b> <b>Tilaus ja kutsuohjattu liikenne</b>	Markkinaehtoinen toimija (Taksi, Uber, kutsujoukko-liikenne, tilausbussi, lakisääteiset henkilökuljetukset) kuljetuspalvelu hinnoittelun perusteena
Vuokrattu kapasiteetti haluttuna ajankohtana, Matkustusoikeus perustuu <b>välineen käyttöoikeuteen</b> <b>Vuokra-autot ja pyörät ym.</b>	Markkinaehtoinen ja julkinen toimija (Car sharing, auton vuokrauspalvelut, vuokra- ja kaupunkipyörät) Välineen käytön vuokraus hinnoittelun perusteena



## Näkökulmia viranomaisen kokoavaan rooliin (Matkustajatietoselvitys)

- Informaation välitys
  - Joukkoliikenteen ”pohjatiedon” kokoaminen yhteen lähteeseen (Koontikanta)
  - Multimodaalinen reittiopas: kaikki joukkoliikennetieto yhdestä paikasta
    - Miten kannustetaan muita toimijoita kehittämään kilpailevia palveluita?
- Häiriötilanteet
  - Kaikki tieto yhdestä lähteestä: ristiriidattomuus!
- Hintatiedon välittäminen?
  - Neutraalin vertailutiedon tarjoaminen matkustajalle erilaisista matkavaihtoehdoista? (esimerkiksi multimodaalin reittioppaan avulla)





## ”Uudet” liikkumisen palvelut

**Henkilöliikenteen** palvelut (muut kuin reitinmukainen joukkoliikenne ja tavanomainen taksiliikenne)



## Uusien liikennepalveluiden mahdollisuudet

- Uusien palveluiden avulla on mahdollista edistää keskeisiä palvelutasotekijöitä, kuten
  - Ennakoitavuus: Pystytään vaikuttamaan muuttuviin tarpeisiin
  - Hallinta: Käyttäjällä on mahdollisuus seurata tilanteita reaaliajassa
  - Hintakilpailukyky: Uusia hinnoittelu- ja alennusmalleja voidaan ottaa käyttöön
  - Mukavuus: Kaikki yhden pisteen kautta
- Yhteysvälien liikenteessä eri toimijoiden yhteistuotteet ja markkinaehtoiset asiakaslähtöiset lippu- ja palvelutuotteet
- Mahdollisuuksia kytkeä seudullisen viranomaisen palvelut kaukoliikenteen lipputuotteeseen
- Saada palveluita, alennuksia, joustavia liikkumispalveluita (taksit, vuokra-autot) matkakeskuksista ja joukkoliikenteen solmupisteistä



## Uudet liikkumisen palvelut 1/2

Yhteenveto nykytilanteesta-  
Motivan liikkumisen palveluiden selvitys

**Henkilöliikenteen palvelut** (muut kuin reitinmukainen joukkoliikenne ja tavanomainen taksiliikenne)

- Uusien liikkumisen palveluiden saatavuus pääasiallisesti heikkoa
- Solmukohdissa saatavissa lähinnä liityntäpysäköintiä ja autojen vuokrausta
- Pieni asiakaspohja hidastanut yhteiskäyttöautopalvelua liiketoimintana
- Pilotteja lukuun ottamatta kaupungeilla ei mahdollisuutta tukea alkavaa yritystoimintaa, tasapuolisuudesta huolehdittava
- Eniten kehityssuunnitelmia kaupungeilla kaupunkipyörien ja reaaliaikaisen reittioppaiden saamiseksi
- Yksityisissä palveluissa eniten kehitystoimintaa yhteiskäyttöautopalveluissa

Palvelu	Eri palveluiden tilanne Motivan selvityksestä
<b>Uber tai vastaava kyytien tilausvälityspalvelu</b>	Uber käytössä Helsingissä, Vedia luo ryhmiä, jotka matkustavat edullisemmin, PiggyPaggy tavarankuljetuspalvelu, joukkoliikennettä täydentäviä palveluita: Föli-taksi Raisiossa syksyllä 2016, asiointitaksit Kouvolassa, Tilataksit Lappeenrannassa
<b>Kaupunkipyörä</b>	Käyttöön Helsingissä 2016, Hämeenlinnassa pilotti 2016, Tampereella käytössä, Kouvolassa kokeiltu, mutta ei tarpeeksi kysyntää, selvitetty myös muualla. Tarpeen valmiskonsepti ja yrittäjä järjestämään palvelu.
<b>Polkupyörien vuokraus</b>	Vasta muutamista matkakeskuksista/asemilta, kaupunkien, yksityisten tahojen ja hotellien järjestämää Työpaikkojen työasiointipyörät yleistyneet, myös yritystoimintaa
<b>Kevyet sähköajoneuvot</b>	Segway saatavilla Helsingissä, ei paljon pohdittu seuduilla, poikkeus Kuopio (Savilahti-hanke)
<b>Auton vuokrauspalvelut</b>	Parhaiten saatavilla lentoasemilta, rautatieasemien ja matkakeskusten osalta vaihtelua, tietoa palveluista haastavaa löytää
<b>Kimppakyytipalvelut</b>	Lähinnä valtakunnallisia palveluita (Tziip, Ridely, RidenRent, GreenRiders, Taksiliitto, Kyydit.net) vaihtuvuutta, uusia palveluntarjoajia, kimppakyytiryhmiä Facebookissa, kokeiluita useammassa kaupungissa
<b>Yhteiskäyttöautopalvelu</b>	Muutamia toimijoita (City Car Club, 24Rent, Ekorent, Hertz car sharing), kaupungeilla kiinnostusta palveluiden mahdollistamiseen, palveluiden pysyminen haaste (Helsinki, Espoo, Vantaa, Hyvinkää, Järvenpää, Kauniainen, Kerava, Lohja, Tuusula, Hämeenlinna, Riihimäki, Hyvinkää, Lahti, Turku, Nokia, Tampere, Seinäjoki, Vaasa, Kuopio, Joensuu, Jyväskylä, Oulu)
<b>Autojen vertaisvuokraus</b>	Vähemmän tunnettu yhteiskäyttöautopalvelun muoto, muutama toimija (Shareit, Blox Car, Faraday, Autolevi), ongelmana ollut vakuutukset (Helsinki, Espoo, Vantaa, Lahti+ uusi palvelu vuokraus mistä maasta tahansa)
<b>Liityntäpysäköinti</b>	Henkilöautojen pysäköintipaikkoja useimmissa matkakeskuksissa ja rautatieasemilla, paikkojen määrässä vaihtelua, pyöräpysäköintiä linja-autopysäkeille lisätty, kehitetään usealla seudulla
<b>Reittiopas</b>	Käytössä useissa kaupungeissa, mobiilisovelluksia kehitetään tai käytössä usealla seudulla
<b>MaaS-operatorit</b>	Sonera Reissu pilotti Hämeenlinna ja Ylläs, Tuup pilotti Turussa, missä myös PayiQ maksu- ja lippupalveluratkaisu



## Esimerkki liikkumisen palveluiden pohdinnasta - Tampere

### Tampereen älyliikennetähtäimet

**TAVOITE** Kuntalaisille arjen sujuvuutta

**TOIMINTATAPA** Kestävät ratkaisut yhdessä kuntalaisten ja yritysten kanssa

#### Liikkumisen palvelut

- MaaS esiselvitys ja tekninen taustajärjestelmäselvitys tehty
- MaaS operaattorin hankinta käynnissä innovatiivisella hankinnalla
- Raitiotie ja digitaalisiaatio -hanke
- MaaS-ratkaisu yht. kunnan korvaamiin kyyteihin
- Runsaasti sovelluksia avoimen datan päälle
- Uudet datalähteet käyttöön viranomaistyön helpottamiseksi ja palveluiden mahdollistamiseksi (Innovatiivinen hankinta)

#### Järjestelmätarvikot

- Joukkoliikenteen reaaliaikainen infojärjestelmä seuraa busseja sekunnin välein; palveluita kuntalaisille ja viranomaisille
- Liikenneinformaatiojärjestelmä
- Älykkäät liikennevalot
- Hälytysajoneuvoille paikkatietoon pohjautuva liikennevalot
- Reaaliaikainen pysäköinnin opastusjärjestelmä (P-laitokset)
- Sähköbussit, eka linja 2016
- Sähköautojen latauspisteet
- Sisäpaikkajärjestelmä
- wifi-verkkoihin perustuva liikkumisen analyysi

#### Tulevaisuuden ratkaisut

- Ajoneuvojen välisen ja ajoneuvojen ja infran välisen tiedonsiirron (C-ITS) hankkeita ja pilotteja toteutettu useita
- Automaattijärjestelmien ja robottiautojen pilottiin valmistaudutaan kaupunki-alueella, mm. Hervannassa
- Tavoitteena edistää ratkaisuja, joissa arjen liikkuminen tehostuu ja turvallisuus parantuu.
- Liikennettä ja liikkumista tukevat muut palvelurakenteet

Mika Kulmala, Tampereen kaupunki  
Mika Varjo, Mottosoft Oy



## Tampereen linjauksia liikkumisen palveluista

### Liikkuminen palveluna, esiselvitys

#### Johtopäätöksiä

- Liikkumisen digitalisaatio ja palveluistaminen on tapahtumassa
  - Suomessa on paljon potentiaalia asioiden edistämiseksi
  - Palveluiden kehittyminen vaatii usein tukea paikallishallinnolta
- Kaupungin rooli mahdollistajana
  - Selkeä tahtotila
  - Teknologia ja tekniset ratkaisut (esim. avoin data, rajapinnat)
  - Liikenneinfran ja -palveluiden kehitys MaaS huomioiden
  - Julkiset hankinnat
  - Kaupunki mukana asiakkaana ja tukijana

#### Seuraavia askelia

- Teknisten valmiuksien selvittäminen
- Nopeat kokeilut

INNOVATIVE  
TAMPERE SITE  
www.itsfactory.fi

Mika Kulmala, Tampereen kaupunki  
Mika Varjo, Mottosoft Oy



## Uudet liikkumispalvelut Itä-Suomessa

- Itä-Suomessa uudet liikennepalvelut on priorisoitu korkealla kolmen maakunnan ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen yhteisessä Itä-Suomen liikennestrategiassa
- Tavoitteena on elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeita palveleva uuden sukupolven liikennejärjestelmä
  - Uudet palvelut ja asiakaslähtoisemmät toimintatavat kaiken tekemisen ytimessä
- Toimintamalleja on kehitetty ja palveluiden käyttöönotto vaihe lähenee ainakin seuraavissa kokonaisuuksissa
  - Matkailuliikennepalveluiden kehittäminen Etelä-Savossa
  - Kuopion viisaan liikkumisen suunnitelman ja MaaS-palvelun kehittämisprojekti
  - Savonlinnan liikkumisen ohjauksen mobiilipalvelu (käytössä lähiviikkoina)
  - Mikkelin seudun Työmatka-MaaS Lo-hanke käyttäjälähtöisen liikennepalvelun esisuunnittelu
  - Savonlinnan seudun uudet liikennepalvelukokeilut syksyllä 2016: Suunnittelu käynnissä ELY:n, kaupungin, maakuntaliiton ja liikennöitsijöiden kanssa



## Solmupisteistä



### KAUKOLIIKENTEEN PALVELUTASON NÄKÖKULMASTA RIITTÄVÄ LENTOASEMAVERKKO

Vahvistettu palvelutaso koskee yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutuja

#### LENTOLIIKENNETTÄ KOSKEVAT TAVOITTEET

- Päälentosaema
- Erinomainen lentotarjonta osana huippupalvelutasoa
- Erinomainen lentotarjonta osana kysyntää lisäävää palvelutasoa
- Työasiamatkoja palvelevat lentoyhteydet
- Nopeat liityntäyhteydet kansainväliseen liikenneverkkoon

Muita lentokentiltä kysynnän mukaan matkailua ja kansainvälisiä liityntäyhteyksiä palvelevia lentoja.

Huipputaso/kysyntää lisäävän tason liityntäyhteydet junalla/bussilla

#### LENTOASEMIEN SAAVUTETTAVUUS

- n. 1,5 h ajoetäisyys lentoasemalle
- n. 2 h ajoetäisyys huipputaso lentoasemalle
- alle 3 h matka-aika julkisella liikenteellä tai henkilöautolla päälentosaemalle



### KAUKOLIIKENTEEN ASEMALUOKITTELU v. 2017

- Kaukoliikenteen asemaluokat
- 1. Luokka: Matkakeskukset ja muut merkittävät risteysasemat
  - 2. Luokka: Keskeiset asemat (valto- ja risteysasemat)
  - 3. Luokka: Vähäliikenteiset asemat

*Asemalla on merkitty kansainvälisessä lienteessä*



Kaukoliikenteen asemien luokittelu  
2017 (Rinta-Piirto ym. 2014)



## Asemien ja asema-alueiden houkuttelevuuteen vaikuttavia tekijöitä

- **Asemien saavutettavuuteen liittyvät tekijät**

Sijainti suhteessa liikenneverkkoon, yhteydet eri liikennemuodoilla, esteettömyys

- **Asemien palveluvarustukseen liittyvät tekijät**

Matkustajainformaatio ja matkustamiseen liittyvät palvelut

- **Asemien turvallisuuteen liittyvät tekijät**

Sosiaalinen turvallisuus, käytön turvallisuus

- **Asemien viihtyisyyteen ja elämyksellisyyteen liittyvät tekijät**

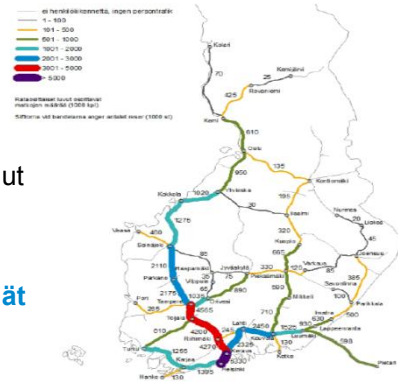
Arkkitehtuuri, ylläpito

- **Kestävään kehitykseen liittyvät tekijät**

Liityntäpysäköinti, kevyen liikenteen järjestelyt, joukkoliikennejärjestelyt

- **Alueelliset tekijät**

Asemien sijainti ympäröivään maankäyttöön ja palveluihin nähden





## Jokaiselle asemaluokalle on määritelty palvelutasotavoitteet

- Tavoitteita on asetettu seuraaville asioille
  - **Laiturialueet**  
(pituus, korkeus, leveys ja materiaali)
  - **Laiturivarustus**  
(odotustilat, katokset, penkit, roska-astiat, kello)
  - **Esteettömyys**  
(esteetön reitti, kohokuvioidut kartat, ääniopasteet, valaistus)
  - **Ajantasainen matkustajainformaatio**  
(raidenäyttö, näyttötaulu, kuulutukset, sähköinen interaktiivinen näyttö)
  - **Kiinteä opastus ja informaatio**  
(mm. nimikyltit, raideopasteet, informaatio palveluista, informaatio lähialueen kohteista jne.)
  - **Liityntäpysäköinti**  
(lähinnä laadullisia tavoitteita)
- Vain osin Liikenneviraston vastuulla olevien palveluiden kuvaus
  - Kunnossapito, vartiointi, lipunmyynti, neuvonta ja avustus, kaupalliset palvelut, ympäristön viihtyisyys



Muita



## Matkaketjujen kehittäminen pitkämatkaisessa liikenteessä

(Jenni, Nikkanen DI-työ 2015)

### Matkaketjut:

- vastaavat kiristyneeseen kilpailutilanteeseen ja matkustajien liikkumistarpeisiin kokonaisvaltaisesti
- laajentavat kulkumuotojen saavutettavuusaluetta ja tavoittavat uusia asiakkaita

### Liikkumistarpeisiin voidaan vastata:

- Yhteislippujärjestelmällä (dynaamisuus, luotettavuus, liikenneinformaatio saatavuus, reittivaihtoehtojen tarjoaminen)
- intermodaalisella reittioppaalla,
- tarjoamalla erilaisia matkustuspaketteja,
- matkatavaroiden kuljetuspalvelua,
- stopover - tuotteita ja
- liityntäpysäköintiä





## Oikeus saada maksutonta avustusta

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 181/2011 säädetään matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä
- Reiteillä, joilla liikennöitävä aikataulun mukainen matka on 250 km tai enemmän, on erityisapua tarvitsevilla asiakkailla oikeus saada maksutonta avustusta nimetyillä linja-autoasemilla.
- Avuntarpeesta on ilmoitettava mieluiten jo matkan varauksen yhteydessä, mutta viimeistään 36 tuntia ennen lähtöaikaa
- Trafi on päätöksellään 23.10.2013 nimennyt avustettavat kaukoliikenteen terminaalit:  
Helsinki Kuopio Oulu Tampere Joensuu Lahti Pori Turku Jyväskylä  
Lappeenranta Rovaniemi Vaasa Kouvola



## Rautatiematkustajien avustuspalvelu

- Avustamispalvelu asemalla perustuu EU:n rautatievastuuasetukseen EY N:o 1371/2007. Palvelua on oikeutettu käyttämään kuka tahansa heikosti liikkuva. Palveluun sisältyy avustaminen aseman kohtauspaikalta junaan ja / tai junasta kohtauspaikalle.
- VR:lle palvelun toteuttaa ulkopuolinen palveluntarjoaja. Palvelu on mahdollista 37 asemalla.
- Vammaiset ja liikuntarajoitteiset asiakkaat voivat tarvittaessa saada avustusta junamatkan yhteydessä kaikilla palveluasemilla sekä useilla asemilla ilman lipunmyyntiä.
- Palvelu on tilattava 48 tuntia ennen matkaa, asiakkaalle maksuton palvelu
- Tietoa vammaisten matkustuksesta on saatavilla VR:n nettisivuilta: [www.vr.fi/cs/vr/fi/vammaispalvelut](http://www.vr.fi/cs/vr/fi/vammaispalvelut)
- VR:n avustamispalvelua on mahdollista tilata Tikurilan asemalle. Lentoaseman asemalla avustamisesta huolehtii Finavian avustamispalvelu.





## Liite 2. Työpajojen työskentelyaineistot

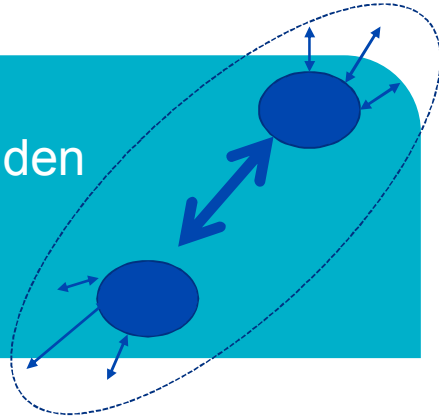


### Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso

Työpajojen työskentelyaineistot, huhtikuu 2016



## Matkaketjun kokonaisuuden palvelutaso



## Matkaketjujen kokonaisuutta koskevat palvelutasotavoitteet

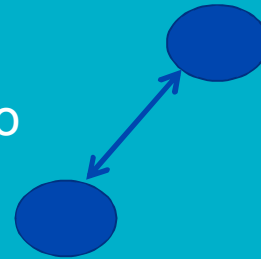
1. Kansainväliset ja kaupunkiseutujen väliset matkaketjut jatkuvat seudulla/alueella sujuvasti, ennakoitavasti ja luotettavasti.
2. Tarjolla on ajantasainen ja laadukas tieto aikatauluista, liikenneolosuhteista, matkan etenemisestä ja solmupisteiden jatkoyhteyksistä ennen matkaa ja matkan aikana.
3. Matkaketjujen hinnoittelu houkuttelee palveluiden käyttäjäksi.
4. Koko matkaketju on mahdollista ostaa yhdellä kertaa.
5. Matka-aika on hyödynnettävissä eri tavoin.
6. Matkatavarapalveluista ja opastuksesta on huolehdittu koko ketjulla eri kielillä suomen ja ruotsin lisäksi.

### Kysymyksiä matkaketjuista

7. Mitä etuja toimijoiden yhteistyöllä voidaan saavuttaa palveluiden tarjoajien näkökulmasta?
8. Miten eri toimijat saadaan ”yhteen” ja rakentamaan yhteistä järjestelmää tai ainakin yhteensopivaa järjestelmää? Miten voitaisiin edistää uusien liikkumisen palveluiden aikaansaamista?
9. Millaisena palveluna uudet liikkumisen palvelut näyttäytyisivät asiakkaalle?
10. Millaisilla sopimuksilla voitaisiin palvelutasoa ja yhteistyötä edistää?
11. Mitä voitaisiin/pitäisi edellyttää lainsäädännöltä?
12. Jos koko matkaketju ostetaan yhdellä kertaa: kuka antaa matkakuun? Kenen toimesta toteutuu ja mikä on ansaintalogiikka eli miten vaikuttaa asiakkaan maksamaan hintaan?
13. Mikä tulisi olla viranomaisten rooli?
14. Mitkä ovat keinot parantaa matkaketjujen toimivuutta huomioon ottaen erilaiset käytettävissä olevat liikkumisen palvelut? Matkaketjujen jatkuvuus ja tarjonnan suunnittelu: viranomaisen rooliksi yhtenäisen tietopohjan tarjoaminen?
15. Miten aikataulujen yhteensovitus voidaan parantaa? (esimerkiksi bussiaikataulujen muutokset lentoaikataulujen muuttuessa)
16. Miten parannetaan markkinaehtoisen liikenteen sopeutusmahdollisuuksia kysynnän vaihteluihin?
17. Kuinka paljon painoa matkaketjun hallinnassa pitäisi laittaa pysyvyydelle/ennakoitavuudelle ja toisaalta reaaliaikaisuudelle/luotettavuudelle?
18. Mitä muita kuin edellä esitettyjä palvelutasotavoitteita (1-6) tulisi asettaa matkaketjujen palvelutasolle?



## Runkoyhteyksien palvelutaso



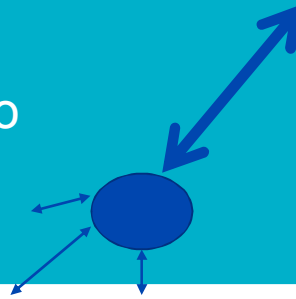
## Runkoyhteyksiä koskevat palvelutasotavoitteet

- Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen** välillä on tarjolla henkilöautoon verrattuna yksittäiselle liikkujalle sekä edullisempi vaihtoehto että sen kanssa lähes yhtä nopea vaihtoehto.
- Suurilta kaupunkiseuduilta** (Helsinki, Tampere, Turku, Oulu) on muille suurille kaupunkiseuduille ennakoitavat ja luotettavat yhteydet useammalla joukkoliikennemuodolla kattavasti päivittäin ympäri vuoden. Liikkumisen palvelut (ml. uudenlaiset liikkumisen palvelukonseptit) ja vuorotarjonta mahdollistavat seudulliset jatkoyhteydet niin, että työasiamatka pääkaupunkiseudulle ja kansainvälisiin solmupisteisiin on Etelä-Suomen suurilta kaupunkiseuduilta mahdollista tehdä **useammalla vaihtoehdolla** ja Oulusta lentäen yhden vuorokauden aikana.
- Suurilta kaupunkiseuduilta** on lähimpiin *maakuntakeskuksiin/yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutuihin* päivittäiset työntekijöiden ja opiskelijoiden tarvitsemat liikkumisen palvelut ympäri vuoden varhaisaamussa, keskipäivällä ja myöhäisillassa sekä matkailijoiden tarvitsemat liikkumisen palvelut matkailukeskuksiin.
- Keskisuurilta kaupunkiseuduilta** on matka-ajaltaan ennakoitavat päivittäiset yhteydet pääkaupunkiseudulle, kansainvälisen liikenteen solmukohtiin sekä lähimpiin *maakuntakeskuksiin/yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutuihin*. Asiointi pääkaupunkiseudulle on mahdollista tehdä yhden vuorokauden aikana. Työssäkäynti lähimpien yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutujen välillä on mahdollista päivittäin. Alueen erityispiirteistä johtuva muu kysyntä ohjaa tarjontaa muina ajankohtina (opiskelijat, turismi, vapaa-ajan matkustus).
- Solmupisteisiin koottavat matkavirrat mahdollistavat alueelliset/seudulliset jatkoyhteydet runkoyhteyksille liikennöintiajalla.** Uusilla liikkumisen palvelukonsepteilla parannetaan jatkoyhteyksiä. Niiden varaan rakentuvat myös sesonkiluoteisemmat matkailua ja vapaa-ajan matkoja palvelevat yhteydet

Kysymyksiä runkoyhteyksistä	
6.	Onko palvelutasotavoitteet määriteltä niin, että ne vastaavat alueiden odotuksia ja liikkumistarpeita runkoyhteyksillä kaupunkiseutujen välillä?
7.	Mitä eroa on tavoitteiden määrittelyn ja niiden saavuttamisen kannalta sillä, tarkastellaanko maakuntakeskuksia vai yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutuja?
8.	Miten voidaan edistää tavoitteiden mukaista palvelutasoa toteuttavien markkinaehtoisten palveluiden syntymistä?
9.	Kuinka uudet liikkumisen palvelut parantaisivat palveluna ostetun kaukoliikenteen kilpailukykyä? Mitä mahdollisuuksia kaukoliikenteen liikenteen harjoittajilla uusi toimintamalli avaa?
10.	Mitä verkolta edellytetään pysäkkien suhteen?
11.	Milloin on tarpeen täydentää markkinaehtoisia palveluja?
12.	Miten markkinaehtoinen kaukoliikenne tulisi huomioida alueellisten viranomaisten palvelutasotavoitteissa?
13.	Mitä keinoja pitäisi käyttää tavoitetason saavuttamiseen?
14.	Tuleeko tieto liikennöintimuutoksista toimittaa muille toimijoille? Kuka toimittaa ja miten?
15.	Mitä muita kuin edellä esitettyjä palvelutasotavoitteita (1-5) tulisi asettaa runkoyhteyksien palvelutasolle?



## Solmupisteen palvelutaso



## Solmupisteitä koskevat palvelutasotavoitteet

1. Solmupisteissä on liikennöintiaikoina pitkämatkaista matkustamista tukevat informaatio- ym. välttämättömät palvelut.  
Lisäksi matkustajille on tarjolla palveluja, jotka mahdollistavat odotusajan hyötykäytön.  
Solmupisteissä pyritään turvaamaan henkilökohtainen palvelu ja erityisryhmien tarpeet.
2. Käytössä on henkilöautojen ja polkupyörien liittytäpysäköinti sekä muita asiakkaiden tarvitsemia palveluja esim. tavaroiden säilytys. Saattoliikenne ja muut jatkoyhteystarpeet on huomioitu.
3. Solmupisteisiin ja laitureille on esteettömät yhteydet. Siirtyminen liikennevälineestä toiseen on helppoa ja turvallista sääolosuhteista riippumatta.
4. Solmupisteissä on tarjolla tietoa vaihtoehtoisista yhteyksistä sellaisia tapauksia varten, että myöhästymisen aiheuttaa suunnitellun matkaketjun katkeamisen.

## Kysymyksiä solmupisteistä

5. Pitäisikö viranomaisten keskittyä erityisesti solmupisteiden kehittämiseen? Kenen viranomaisen? Millaista yhteistyötä tarvitaan?
6. Millä perusteella markkinaehtoiset toimijat valitsevat solmupisteet, joihin he keskittävät liikennepalveluitaan?
7. Miten saadaan palvelun tuottajat kehittämään liikkumispalveluita sinne, missä kehitystä tuetaan julkisilla investoinneilla?
8. Mikä tulisi olla palveluntarjoajan vastuu infran rakentamisesta, yllä- ja kunnossapidosta? Mitä ollaan valmiita maksamaan?
9. Mitkä ovat ja mistä syntyvät tarpeet liikkumisen palveluita tukeville palvelukonsepteille? Miten liikenteen toimiala voi vaikuttaa palveluiden kehitykseen?
10. Mitä muita kuin edellä esitettyjä palvelutasotavoitteita (1-4) tulisi asettaa solmupisteiden palvelutasolle?





## Liite 3. Yhteenveto työpajojen tuloksista

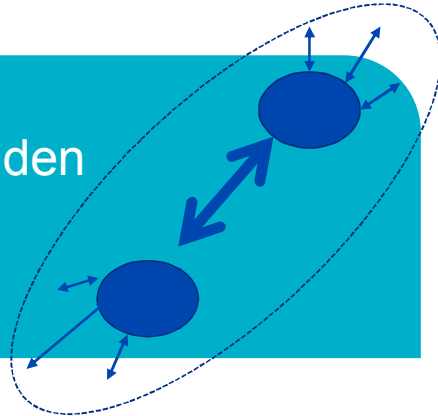


Liikkumisen palveluiden  
tavoitteellinen palvelutaso

Työpajojen yhteenveto luonnos 22.4.2016



## Matkaketjun kokonaisuuden palvelutaso



## Matkaketjujen kokonaisuutta koskevat palvelutasotavoitteet

1. Kansainväliset ja kaupunkiseutujen väliset matkaketjut jatkuvat seudulla/alueella sujuvasti, ennakoitavasti ja luotettavasti.
2. Tarjolla on ajantasainen ja laadukas tieto aikatauluista, liikenneolosuhteista, matkan etenemisestä ja solmupisteiden jatkoyhteyksistä ennen matkaa ja matkan aikana.
3. Matkaketjujen hinnoittelu houkuttelee palveluiden käyttäjäksi.
4. Koko matkaketju on mahdollista ostaa yhdellä kertaa.
5. Matka-aika on hyödynnettävissä eri tavoin.
6. Matkatavarapalveluista ja opastuksesta on huolehdittu koko ketjulla eri kielillä suomen ja ruotsin lisäksi.



## 1. Kansainväliset ja kaupunkiseutujen väliset matkaketjut jatkuvat seudulla/alueella sujuvasti, ennakoitavasti ja luotettavasti

- Luotettavuus edellyttää **ennakoivaa yhteissuunnittelua**, jolle tavoitteet luovat pohjan. **Tavoitteet vahvistavat pitkäjänteisyyttä**, mikä asiakkaiden näkökulmasta on tärkeää. Sopiva, mutta kunnianhimoinen tavoite. Kuitenkin esitettiin myös, että suurten kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä tulisi pyrkiä aikatauluriippumattomuuteen. Tavoitteen toteutumista tulisi kyetä mittaamaan.
- **Kaukoliikenteessä matkaketjun hallinta ja sitä tukevat palvelut toimivat markkinaehtoisesti. Koordinoivaa tahoa ei ole. Matkaketjun koordinoimista tulee vaikeuttamaan tulevaisuudessa toimijoiden lukumäärän kasvu. Viranomaisen tulee puuttua toimintaan, jos markkinaehtoisuus ei toimi.** Viranomaisten on varottava liikaa rajoittamista. Lainsäädännöllä voidaan toisaalta estää "kermankuorintaa" ja huolehtia, että peruspalvelut turvataan ja joukkoliikenneverkosto isoilla kaupunkiseuduilla toimii ja on selkeä. Jos yhteiskunnan rahaa on mukana, voitaisiin edellyttää yhteistoimintaa ja palvelujen integroimista. Yhteistoiminta on tärkeää erityisesti pienten yritysten kannalta.
- **Alueellista liikkumispalvelujen liiketoimintaa tulisi kytkeä solmupisteisiin** ja niiden kautta valtakunnalliseen keskeiseen verkkoon/yhteyksiin. Muun muassa tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen yhdistämismahdollisuuksia tulisi hyödyntää.
- Kehitettäessä matkaketjuja yhteistyössä **on tarpeen ottaa huomioon eri asiakasryhmät**: kansainväliset matkustajat, liikematkustus, työmatkat ja vapaa-ajan matkat
- Pitäisi tunnistaa **valikoidut keskuskeskukset, seudulliset solmupisteet, joista yhteys runkoyhteyksien solmupisteisiin**, seudun tehtävä tunnistaa nuo solmut/keskukset, mutta on otettava huomioon myös välipaikkakunnat runkoyhteyksien varrella. On lisäksi **määritettävä keskeiset kansainväliset matkaketjut ja matkakeskukset**, joita kyseinen palvelutasotavoite koskee.
- Tavoiteltavana palvelutasona tulisi olla jotain enemmän kuin nykyinen bussi/juna matkaketju, mutta vähemmän kuin taksi tai oma auto. **Runkoyhteyden hinnan tulisi olla kilpailukykyinen henkilöautoon verrattuna.**
- **Viranomaisalueiden sisäisessä liikenteessä ja viranomaisen määrittämissä palveluissa matkaketjun hallinnan vastuu edelleen toimivaltaisella viranomaisella.** Maaseudulla matkan jatko perustuu jatkossakin pääosin markkinaehtoiseen palveluun.
- Runkoyhteyksien avaintoimijat ja päivittäistavarakauppa solmupisteissä voisivat olla toimijoina. Toisaalta matkakeskusoperaattori voisi saattaa matkaketjun toimijat yhteen. **Palveluntarjoajien on kyettävä yritysyhteistyöhön ja kumppanuuteen pelkän kilpailun sijaan.** Esimerkiksi Oulussa solmupistesopimus vahvistaa yhteistyötä. Sopimuksessa voidaan purkaa auki, mitä toimivuus tarkoittaa (tieto, fyysinen infra, akun lataus, esteettömyys), voidaan jakaa vastuut toimijoiden kesken, toteuttaa toimet oikea-aikaisesti eri palveluiden näkökulmasta (matkailu-liikkumisen palvelut, odotusajan hyödyntäminen) ja luoda infralle pitkänajan kehittämisen suunnitelma.



## 1. Kansainväliset ja kaupunkiseutujen väliset matkaketjut jatkuvat seudulla/alueella sujuvasti, ennakoitavasti ja luotettavasti

- **Yhteistyöstä hyötyvät kaikki** ja sitä on syntynyt, kun etu on nähtävissä. Toimijoiden yhteistyötä tarvitaan aikataulujen yhteensovittamiseksi sekä niiden muuttamiseksi (lupamenettely, aikataulujen suunnittelu) niin, että asiakas tietää jatkoyhteyksistä ja kykenee luottamaan ketjun toimivuuteen myös pidemmällä aikavälillä. Vastuiden yhteensovitus kulmineoitiin solmupisteissä.
- Eri toimijoiden **yhteistyön pitäisi toimia** rajapintojen yhteensovittamisessa, matkaketjujen tarjonnan suunnittelussa, informaation välityksessä, matkatavaroiden kuljetuksessa (asiakasnäkökulma), lippujen myynnissä ja häiriötilanteissa. **Yhteissuunnittelun kautta voidaan sitouttaa eri tahot kehittämiseen ja vaikuttaa toimenpiteiden toteuttamiseen.** Erityisesti yhteistyötä tarvitaan rajapintojen toimivuuden turvaamiseksi. Alueen seuranta antaa tarvittavaa tietopohjaa **kehittämislle**. Alueen sitoutuminen palveluihin helpottuu, kun yhteistyö maankäytönsuunnittelun kanssa toimii ja myös paikalliset saadaan käyttämään solmupisteiden palveluita.
- Markkinatoimijoiden keskinäisellä ja yhteistyöllä viranomaisten kanssa voidaan
  - luoda uusia palvelukonsepteja,
  - tehdä suurempia investointeja,
  - tehostaa kapasiteetin käyttöä
  - luoda asiakkaille vaihtoehtoja,
  - parantaa markkinointia
  - poistaa kehittämisen esteitä,
  - saada tietoa käyttökelpoisessa muodossa ajantasaisista aikatauluista, jatkoyhteyksistä ja häiriöistä matkaketjun muille toimijoille ja asiakkaille.
- **Yhteistyön kautta saadaan lisää tyytyväisiä asiakkaita, palvelut monipuolistuvat, joukkoliikenteen imago vahvistuu ja isompien markkinoiden kautta toimivuus paranee sekä hallinnointikustannuksia saadaan pienemmäksi.** Viime kädessä asiakas ratkaisee, mitä palvelukokonaisuudet ovat houkuttelevia. Viranomaisen voisi olla yhteistyön aktiivinen, kokoava voima.
- **Yhteistyö edellyttää** kuitenkin uutta ajattelua, työtä ja luottamusta sekä liikkumisen palveluiden liiketoiminnan ymmärrystä. Investointien suuruus vaikuttaa yhteistyön tarpeeseen, yksittäinen yritys ei kykene riittäviin investointeihin, tarvitaan riittävää massaa. Yhteistyön merkitys kasvaa erityisesti pienemmän kysynnän alueilla. **Viranomaisten rooli on** palvelutason määrittely (kehityksen seuranta) ja seuranta, miten tarjonta ja matkaketjujen toimivuus vastaavat eri käyttäjäryhmien liikkumistarpeet eri aikoina, tiedon kokoaminen (esim. liikkumistarpeiden kartoitus), jonkinlaisesta pysyvyydestä huolehtiminen, rajapinnoista huolehtiminen (esim. maksujärjestelmä), perusinfra huolehtiminen, standardien laadinta kohtuudella ja solmupisteiden kehityksen koordinoimista kohtien tavoittelua. Viranomaiset ovat tärkeitä käynnistäjiä, kokonaiskuvan luoja ja fasilitoijia. Yhteiskunta kokoa ja potkii työtä käyntiin esimerkiksi kokeiluilla, piloteilla ja uudella lailla kilpailutuksilla sekä mahdollisesti palkkioilla esim. palvelutason saavuttamisesta/ylittamisestä..



## 2. Tarjolla on ajantasainen ja laadukas tieto aikatauluista, liikenneolosuhteista, matkan etenemisestä ja solmupisteiden jatkoyhteyksistä ennen matkaa ja matkan aikana.

- Hyvä, mutta haasteellinen tavoite. Runkoyhteydet ja **tiheät vuorovälit ovat avainasemassa**, silloin aikataulumuutoksilla ei suurta vaikutusta, jos seuraava vuoro lähtee pian.
- Viranomaisen tarvitsee strategista suunnittelua varten tietoa tarjonnasta, matkaketjujen toimivuudesta.
- Asiakkaan kannalta **tiedonsaanti jatkoyhteyksistä tärkeintä (vaihdon toimivuuden varmuus)**. **Tiedon tarve on** eri tyypisillä matkoilla erilainen: Usein toistuvilla matkoilla/päivittäisillä matkoilla/matkoilussa on tärkeää aikataulujen pysyvyys & ennakoitavuus. Reaaliaikaisuus on tärkeää, kun on vähäinen vuorotarjonta.
- **Matkatakuu on mahdollista tietyn tyypisillä matkoilla**. Takuu palveluntuottajasopimusten kautta (operaattori & matkaketjun myyjä/matkatoimisto). Vastuun kantajalla on suuri riski, jota voidaan jakaa keskinäisillä sopimuksilla. Matkatakun tarve on, kun liikennöinti on harvaa. Matkan hinta on otettava huomioon, jos takuuta edellytetään. Matkatakun on lisäpalvelu, joka voidaan hinnoitella. Liikkujaalla myös oma vastuu.
- Liikennepalveluiden tuottajat voivat vakuuttaa itsensä riskien varalta. Lisääntynyt joukoitettu palaute kertoo saavutetusta, lisää asiakkaiden tietämystä palvelutasosta eli tiputtaa huonot pois. Tarvitaan yhteiset pelisäännöt korvauksista.
- **Oikean tiedon saanti** yhteyksistä ja niiden mahdollisista muutoksista matkaketjun eri osissa ratkaisevaa. Uhkana on, että syntyy sekaannusta, jos palvelut perustuvat ristiriitaisiin ja väärin tietoihin. Tarvitaan tietotakuu. Ajantasainen data tulisi olla aina samassa paikassa.
- Viranomaisten tietokannat on saatettava ajan tasalle. Tieto tulee olla avoimesti käytettävissä, mikä edellyttää yhteistä alustaa ja pelisääntöjä. Avoin tieto on pohjana kilpailevien palveluiden kehittämiselle esim. reittiopas ja pysäkki-infra rakentuvat tämän päälle.
- Viranomaisella on tietoa kokoava ja välittävä rooli tarjonnan suhteen, joka korostuu yhtenäisessä matkustajainformaatiossa. Perusinfo on matka.fi. Haasteena on tiedon pysyminen mukana vaihtuvissa olosuhteissa, muutosten tiedottaminen muille toimijoille ja väliaikakannat runkoyhteyksien varrella. Ajantasainen liikennetieto tarvitaan matkaketjussa esim. kuskille (viiväytöt). Ensimmäisenä kehittämiskohteena tulisi olla mobiilipalvelut, mutta myös solmupisteiden informaatiosta ja kaikkien käyttäjäryhmien tarpeista on huolehdittava.



## 3. Matkaketjujen hinnoittelu houkuttelee palveluiden käyttäjäksi.

- **Palvelukokonaisuus muodostuu** useista erilaista markkinaehtoisista toimijoista. Positiivista, että asiakkuuksia ollaan nyt ottamassa haltuun. Esteenä ovat edelleen "reviirit". Koko ketjun tarjonta tulisi saada automaattiseksi / LIIPY, vuokra-auto, seutulippu. Olisi asiassa eteenpäin, jos hintatieto olisi saatavissa ja hinnat vertailtavissa. Matkaketjun valinnan ratkaisee hinnoittelu, aikataulun ja mukavuuden yhdistelmä.
- Asiakkaan näkökulmasta **uusien liikkumisen palveluiden käyttöön houkuttelee** palveluiden helppous, nopeus, turvallisuus, monimuotoiset liikkumismahdollisuudet. Matkan jatkuminen solmupisteessä on turvattu ja käytössä on kokonaispalvelu, kun nyt palvelut erillisinä. Asiakkaat voivat olla myös mukana ehdottamassa uusia palvelutarpeita.
- **Alue-eroilla** (tiivis/haja -> kehitys >> näivety) on merkitystä palvelujen syntyminen kannalta. Volyymit ratkaisevat myös hinnoittelun. Keskeisessä roolissa ovat isot solmupisteet. On pohdittava, millaista palvelua eri aikaan halutaan tarjota. Pitäisi kyetä tarjoamaan riittävä valikoima erilaisia vaihtoehtoja, koska toiveita on erilaisia. Hinta/laatu suhde oltava kohdallaan.
- **Uusien liikkumisen palveluiden syntyminen mahdollista** veturitoimijan avulla (vrt. Seinäjoki MaaS). MaaS-operaattorilla /välittäjällä hinnoittelu "vastuu", alennuksia, kun on mukana isommassa kokonaisuudessa. Jos viranomaiset eivät edesauta, uusien palveluiden syntyminen siirtyy kauemmas tai kv-toimijoille. Tärkeänä tekijänä palveluiden syntyminen ovat sääntelyn purku, kuljetusten yhdistelyn mahdollisuudet, kaupallisten toimijoiden sovellukset, avoin data, informaatioketju, imagon ja mielikuvien rakentaminen sekä palveluntarpeita koskevan tiedon selvittäminen ja jakelu. Konsepteja syntyy, kun huomataan miten sillä tehdään/syntyy liiketoimintaa
- Runkomatkan tarjoaja tärkeässä roolissa, koska sillä on todennäköisesti suurin taloudellinen intressi. Runkomatkan tarjoaja voisi tarjota subventiota jatkomatkalle, tosin jatkomatka on usein kalliimpi kuin runkomatka.
- **Julkisen tahon tulisi olla jonkinlainen mahdollistaja/koordinaattori** tulevassa liikenteen palveluiden paletissa -> varmuutta, pysyvyyttä, jatkuvuutta. Kun on turvattu jatkoyhteydet, niin jo lippujen yhteensopivuus tuo lisää käyttäjiä



#### 4. Koko matkaketju on mahdollista ostaa yhdellä kertaa.

- **Tavoite on hyvä.**
- **Etenee parhailaan** teknisten sovellusten kautta palvelun tarjoajien toimesta.
- Tavoitteena tulisi olla **helppokäyttöiset käyttöliittymät ja hintojen vertailumahdollisuus**. Siinä voitaisiin edetä kokeilujen kautta markkinaehtoisesti. Reaaliaikaisia mobiileja, paikannuspalveluita hyödyntävät jatkoyhteydet. Jatkoyhteyden varmuudesta ollaan halukkaita maksamaan.
- **Viranomaisen rooli on tiedon koonti** liikennepalvelujen tuottajilta ja tarjonta matkustajan informaatiopalvelun tuottajille. Viranomaisilla pitäisi olla tiedot ajan tasalla ja muutokset pitäisi pystyä päivittämään helposti ja nopeasti
- Toimivaltaisten viranomaisten sekä operaattoreiden kesken voitaisiin tehdä kattavampia sopimuksia (sopimusohjat) tai lainsäädäntöä. Sopimus pohjaisuus on parempi vaihtoehto.

#### 5. Matka-aika on hyödynnettävissä eri tavoin

- **Matka-aika olisi kytettävä hyödyntämään (toimivat nettiyhteydet, akun lataus, matkustusmukavuus esim. lepo ja lukeminen, liittävät jalkatilat), iso houkuttelevuustekijä, joka pitäisi saada näkyviin ostajalle.**
- On kytettävä käyttämään digipalveluita. Matkailijoilla tulisi olla käytettävissä ilmaiset nettiyhteydet. Laatulupaus työskentelyolosuhteista.
- **Runkoyhteydellä hoidettava markkinaehtoisesti.** Myös odotusajan hyödyntäminen tärkeää, paikka (lentosukkulat, äänimaailma), ravintolapalvelut



#### 6. Matkatavarapalveluista ja opastuksesta on huolehdittu koko ketjulla eri kielillä suomen ja ruotsin lisäksi.

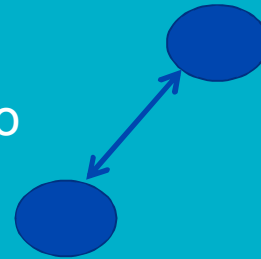
- Tämä on erityisen tärkeää kansainvälisten matkaketjujen toiminnan kannalta. Kuulutukset ovat tärkeitä myös englanniksi. Muiden kielten osalta täytyy käyttää harkintaa. ( aluekohtaisesti?)
- **Tarvitaan eri toimijoiden yhteistyötä** palveluiden kehittämisessä ja solmupisteiden suunnittelussa. Haaste usean viranomaisen säättely: valtio, maakunta/aluehallinto, kunta
- -> rahoitus, liik.tehtävä osana yhdyskunta-jll/mk/infra
- Jatkoyhteyshinnoittelu oltava saatavissa solmupisteessä. Kiinteää opastusta oltava asemillakin. Tärkeää huolehtia kokonaisuuskeydestä ja erityisryhmien tarpeista opastuksessa ja siirtymisessä. Pohdittava, toteutetaanko asemakohtaisia opasteita vai standartoitu malli, millaisia symboleja käytetään, millä kielillä ja kuinka paljon varaudutaan henkilökohtaiseen avustamiseen. Matkatavojen turvallisesta säilyttämisestä on huolehdittava.

##### Suunnittelussa huomioon otettavaa:

- Sähköisen informaation osalta tulisi sopia kustannusvastuista ja vastuista, kun sähköinen järjestelmä "erehtyy" tai on pois toiminnasta
- Pitäisi määrittää, mihin tarkkuuteen applikaatioilla pitää päästä.
- Tarvitaan logistiikkaosaamista ketjujen järjestelyissä,
- Tavaratilaukset henkilökuljetusten mukana (tilaus alueella)
- Solmupisteiden suunnittelussa tulisi ottaa huomioon kaluston tilatarpeet.



## Runkoyhteyksien palvelutaso



## Runkoyhteyksiä koskevat palvelutasotavoitteet

- Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen** välillä on tarjolla henkilöautoon verrattuna yksittäiselle liikkujalle sekä edullisempi vaihtoehto että sen kanssa lähes yhtä nopea vaihtoehto.
- Suurilta kaupunkiseuduilta** (Helsinki, Tampere, Turku, Oulu) on muille suurille kaupunkiseuduille ennakoitavat ja luotettavat yhteydet useammalla joukkoliikennemuodolla kattavasti päivittäin ympäri vuoden. Liikkumisen palvelut (ml. uudenlaiset liikkumisen palvelukonseptit) ja vuorotarjonta mahdollistavat seudulliset jatkoyhteydet niin, että työasiamatka pääkaupunkiseudulle ja kansainvälisiin solmupisteisiin on Etelä-Suomen suurilta kaupunkiseuduilta mahdollista tehdä **useammalla vaihtoehdolla** ja Oulusta lentäen yhden vuorokauden aikana.
- Suurilta kaupunkiseuduilta** on lähimpiin *maakuntakeskuksiin/yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutuihin* päivittäiset työntekijöiden ja opiskelijoiden tarvitsemat liikkumisen palvelut ympäri vuoden varhaisaamussa, keskipäivällä ja myöhäisillassa sekä matkailijoiden tarvitsemat liikkumisen palvelut matkailukeskuksiin.
- Keskisuurilta kaupunkiseuduilta** on matka-ajaltaan ennakoitavat päivittäiset yhteydet pääkaupunkiseudulle, kansainvälisen liikenteen solmukohtiin sekä lähimpiin *maakuntakeskuksiin/yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutuihin*. Asiointi pääkaupunkiseudulle on mahdollista tehdä yhden vuorokauden aikana. Työssäkäynti lähimpien yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutujen välillä on mahdollista päivittäin. Alueen erityispiirteistä johtuva muu kysyntä ohjaa tarjontaa muina ajankohtina (opiskelijat, turismi, vapaa-ajan matkustus).
- Solmupisteisiin koottavat matkavirrat mahdollistavat alueelliset/seudulliset jatkoyhteydet runkoyhteyksille liikennöintiajalla.** Uusilla liikkumisen palvelukonsepteilla parannetaan jatkoyhteyksiä. Niiden varaan rakentuvat myös sesonkiluoteisemmat matkailua ja vapaa-ajan matkoja palvelevat yhteydet



## 1. Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen välille on tarjolla henkilöautoon verrattuna yksittäiselle liikkujalle sekä edullisempi vaihtoehto että sen kanssa lähes yhtä nopea vaihtoehto.

- **Liikkumisen palvelut perustuvat kaupunkiseutujen välisellä runkomatalla markkinaehtoiseen palveluun.** Palvelutaso määräytyy kysyntäperusteisesti (huomioiden kysynnän vaihtelut).
- **Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen väliset liikkumisen palvelut muodostavat korkeatasoiset runkoyhteydet,** joilla palvelun tarjoajat kehittävät palvelukonsepteja hyvään kysyntäpotentiaaliin ja korkeatasoiseen infraan perustuen tukeutuen näin kasvattavat liiketoimintaa. MaaS -operaattoreiden ja vastaavien kolmansien osapuolten yhteistyökykytydestä riippuu, millaisia palveluita kaukoliikenteeseen ja alueille muodostuu.
- **Suurten kaupunkiseutujen välisillä yhteyksillä tavoitteeksi tulisi asettaa autoa nopeampi yhteys** (aluekehityksen näkökulma, mm. työssäkäyntialueet). Edullisemman vaihtoehdon tavoite toteutuu hyvin, jos henkilöautossa vain 1hlö, huomioitava koko ketjun hinta (myös last mile -yht.). Vertailu henkilöautoon ei ole nykyäikää.
- **Toimivaltaisten viranomaisten tulee hyödyntää markkinaehtoista liikennettä,** joten sen huomioiminen alueellisissa töissä on tärkeää. Sitä ei saa nähdä kilpailevana toimijana vaan on kehitettävä yhteistyötä, (esim. nykyiset kiellot ottaa matkustajia), pyrkiä sujuviin vaihtoihin sekä reagoimaan muutoksiin. Tulisi pyrkiä vahvistamaan ohuita matkustajavirtoja esimerkiksi seudullisen maankäytön, liikenteen ja palveluiden suunnittelulla. Alueelliset jakelutasotarkastelut tulee linkittää valtakunnalliseen työhön ja päinvastoin viranomaiset voivat tukea alueellisen liikenteen ostoin ME-liikennettä (kaukoliikenne).
- Lisäksi, jotta mahdollisimman moni käyttäisi samaa vuoroa, tarvitaan aikataulujen synkronointia ja runkoyhteyksien vertailumahdollisuuksien lisäämistä. Pysähdyspaikat voivat olla valtteiden varrella, joten ne voidaan huomioida yhteysvälin kokonaistarjonnassa. Haasteena on markkinaehtoisen ja ostoliikenteen soveltaminen.
- **Markkinaehtoisten palveluiden syntymistä voidaan helpottaa,** kun parannetaan infraa ja liikennöinnin edellytyksiä sekä järjestelmien yhteensopivuutta (esim. matkatili). Kunnossa oleva infra ja solmukohdat muodostavat toiminnan rungon, jonka perustalle last mile -yhteydet voidaan kehittää. Huomiota on syytä kiinnittää lentoasemien ja lauttasatamien saavutettavuuteen sekä raideliikenteen ja bussien syöttöliikenteen yhteensovittamiseen.
- **Suunnitteluun on voitava osallistua kaikkien tahojen** (palvelun tuottajat ja palveluista hyötyjät). Yhteistyö helpottaa palveluiden paketoitua ja matkustajainformaation kehittämistä. Ketjujen kokoaminen toimiviksi edellyttää alueellista ja valtakunnallista yhteistyötä. Järjestelmän joustavuus tärkeää (esim. solmupisteet, järjestelmät voivat muuttua, matkaliput+hotelli yms.). On kyettävä sopimaan, miten matkaketjun kustannukset ja tulot jaetaan.



## 1. Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen välille on tarjolla henkilöautoon verrattuna yksittäiselle liikkujalle sekä edullisempi vaihtoehto että sen kanssa lähes yhtä nopea vaihtoehto.

- **Liikkumisen palveluja täydennetään ostoin, kun on tarve** turvata syrjäisten matkailukeskusten yhteydet junille/runkoyhteyksiin ja lentoliikenteeseen sekä silloin kuin säännölliseen työssäkäyntiin ei ole tarjolla kohtuuhintaisia ja miellyttäviä liikkumispalveluita. Tämä edellyttää hyvää tietoa liikkumistarpeista. On otettava huomioon, että täydentäminen on kallista.
- **Markkinaehtoisia palveluja on tarpeen täydentää,** kun yhteyttä ei ole. Esimerkiksi matkailijoilla on erilaiset tarpeet, kun työmatkailaisilla ja opiskelijoilla. Perusyhteydet junalta/ lentokentältä on turvattava. Runkoyhteyttä voidaan tukea syöttöliikenteellä ja järjestämällä pysäköintimahdollisuuksia. Myös tarvitsija voi osallistua kustannuksiin, jota kautta voidaan myös turvata pitkäjänteisyyttä, mikä tärkeää esimerkiksi matkailulle.
- **Viranomaisen tehtävä on taata vakaa toimintaympäristö.** Viranomaisten rooli on tukea toimintaa joukkoliikenteen yleisellä edistämisellä, infran suunnittelulla ja kunnossapidolla sekä palveluiden yhteensovittamista ja muodostumista tukemalla. Viranomaisten toimesta parannetaan liikennöintiolosuhteita tekemällä liikennöinti mahdollisimman sujuvaksi mm. kaupunkien sisään- ja ulostuloja parantamalla, yhteyksillä solmupisteisiin, pysäkkijärjestelyillä, nopeusrajoituksilla sekä huolehtimalla matkaketjujen toimivuudesta (liityntäyhteydet ja -pysäköinti). Viranomainen on myös kokoaja, keskustelun avaaja, joka voi koota toimijoita yhteen ja hakea uusia yhteistoiminnan muotoja. Toimivalta-alueet voivat olla maakunnallisia.
- **Kysymyksiä:**
  - nopeat yhteydet vs. väliasemien palvelu? Tärkeä ottaa huomioon alueen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä olemassa olevat palvelua kuvaavat luokittelut esim. pysäkkiluokittelu. Alueellisesti tarkastellaan väliasemien tarpeita ja kytkentää runkoyhteyksiin.
    - > toteutuminen: junaliikenne, rooli + investoinnit
    - > keskisuurten väliset yhteydet?
  - Millä aikavälillä tavoitellaan samaa myös pienemmillä seuduilla?
  - Mitkä ovat jatkossa viranomaisten työkalut palvelutason parantamiseen/kokonaisuuden hallintaan?



2. Suurilta kaupunkiseuduilta (Helsinki, Tampere, Turku, Oulu) on muille suurille kaupunkiseuduille ennakoitavat ja luotettavat yhteydet useammalla joukkoliikennemuodolla kattavasti päivittäin ympäri vuoden.

Liikkumisen palvelut (ml. uudenlaiset liikkumisen palvelukonseptit) ja vuorotarjonta mahdollistavat seudulliset jatkoyhteydet niin, että työasiamatka pääkaupunkiseudulle ja kansainvälisiin solmupisteisiin on Etelä-Suomen suurilta kaupunkiseuduilta mahdollista tehdä useammalla vaihtoehdolla ja Oulusta lentäen yhden vuorokauden aikana.

- Suurten kaupunkiseutujen väliset matkaketjut tulisi toimia kellontarkasti. PKS ruuhkat ongelma, joka sotkee koko matkaketjun aikataulut.
- **Valikoiman laajennus** useaan joukkoliikennemuotoon haaste matkustajainfolle. Asiakkaan on voitava verrat aikaa ja hintaa.
- Kokonaisuus huomioon! (esim. vaikutus elinkeinorakenteeseen)
- Lähimmät maakuntakeskukset: Suuralueittainen tarkastelu? → Toimintaympäristötarkastelu
- **Uudet liikkumisen palvelut voisivat parantaa kaukoliikenteen kilpailukykyä** lisäämällä kokonaiskysyntää ja liittämällä tavarakuljetukset palvelutarjontaan. Ne lisäävät runkoyhteyden houkuttelevuutta, jota kautta lisää yrityksiä. Kaukoliikenteen ja kaupunkiseudun yhteensovitus parantaisi syöttöliikenteen ja liityntäpysäköinnin kytkentää runkoreitteihin esim. Hämeenlinna (VR + taksit), Tampere (VR seutulippu) → lippuyhteistyö.
- Koko ketjun osto kerralla mahdollistuisi ja tieto yhteyksistä paranisi



3. Suurilta kaupunkiseuduilta on lähimpiin maakuntakeskuksiin/ylä 80 000 asukkaan kaupunkiseutuihin päivittäiset työntekijöiden ja opiskelijoiden tarvitsemat liikkumisen palvelut ympäri vuoden varhaisaamussa, keskipäivällä ja myöhäisillassa sekä matkailijoiden tarvitsemat liikkumisen palvelut matkailukeskuksiin.

- **Sopivatko palvelutasotavoitteet kaikille yli 80 000 asukkaan alueille?** Maantieteellisesti alueet ovat erilaisessa asemassa. Alueiden tarpeet ovat erilaiset. Käyttäjien tarpeet (esim. nopeus, täsmällisyys) ovat erilaiset: Työmatkaliikuminen <-> vapaa-ajan matkustaminen, ollaan myös valmiita maksamaan. Ovatko palvelutasotavoitteet voimassa ympäri vuoden vai sesonkeina? Matkailusesonkeina yhteydet matkailukeskuksiin → sujuvat matkaketjut! Miten otetaan huomioon pitkämatkaisen työmatkaliikenteen kasvu?
- Isojen keskusten väliset nopeat yhteydet ja tiiviit vuorovälit <-> eri kokoiset maakuntakeskukset -> lisää jaottelua (volyymit, tarpeet erilaiset). Maakuntakeskustenkin välillä erilaisia matka-aikoja. Sote + palvelurakenne tuo muutoksia.
- **Tarkastelu tulisi tehdä maakuntakeskusten välillä**, ei 80 000 asukkaan rajausta. As. lukuvaatimus liian korkea: tiputtaa pohjoisen maakuntakeskukset pois. Maakuntakeskukset tärkeitä solmupisteitä.
- **Isojen seutujen + vyöhykkeiden (HHT) volyymi huomioimatta.** Isoilla seuduilla enemmän "joukkoja joukkoliikenteeseen" -> 80 000 raja ei ole riittävä isoille seuduille esim. 400 000 asukasta
- Palvelutasomäärittelyssä **tulee ottaa huomioon keskusten väliin jäävät kuntakeskukset** ja lyhyempimatkat tarpeet runkoyhteyksillä (esim. Vaasa-Seinäjoki työmatkaliikenne), muuten ei synny verkostoa. Solmupisteiden verkoston välisen vaikutusalueen kysyntäpotentiaali huomioitava.
- Huomioon erot bussiliikenteessä ja junaliikenteessä
- **Vaatimaton tavoite**, tasavälinen liikenne? (Esim. Tampere), Kokonaispalvelun kehittäminen, Useampi toimija samaan ketjuun, muotoilu vois olla varhaisaamusta myöhäisiltaan.
- **Matkailu:**
  - Pienet matkailutoimijat: jatkoyhteydet Oulun lentoasemalta, Lapissa toimii hyvin (jatkoyht. joka lennolta), bussiyhteydet täydentävät junayhteyksiä (rannikkoseutu, Sisä-Suomi/Itä-Suomi, Lappi)
  - matkailijan informointiin ja palvelujen helppoon saatavuuteen panostettava! vähintään englanninkielinen info,
  - Pohjoisen kansainväliset arkiyhteydet (mm. Kemi-Tornio- Haaparanta, Rovaniemi, Kittilä, Luleå-Oulu)
  - Suorien lentoyhteyksien toiveita: Oulusta suoria KV-reittilentoja? (Tukholma, Amsterdam/Frankfurt, Kööpenhamina jne.), KV-lentoja myös Kokkolasta ja Vaasasta (Tukholmaan)
  - Tiheät lentoyht. vuoroväli Ouluun/sta: esim. arki-iltapäivisin klo 16-20 lisäkapasiteetin tarvetta H:ki-Oulu
- **Kansainväliset yhteydet:** Pitäisi miettiä, miten muotoillaan?
  - -> Tampereen & Turun hubien kehitys? (kentällä käytetty aika)
  - -> juna-aseman & kentän välinen yhteys?
  - -> Venäjän junaliikenne & Allegro-liitynnät?





4. Keskisuurilta kaupunkiseuduilta on matka-ajaltaan ennakoitavat päivittäiset yhteydet pääkaupunkiseudulle, kansainvälisen liikenteen solmukohtiin sekä lähimpiin maakuntakeskuksiin/yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutuihin.

Asiointi pääkaupunkiseudulle on mahdollista tehdä yhden vuorokauden aikana. Työssäkäynti lähimpien yli 80 000 asukkaan kaupunkiseutujen välillä on mahdollista päivittäin. Alueen erityispiirteistä johtuva muu kysyntä ohjaa tarjontaa muina ajankohtina (opiskelijat, turismi, vapaa-ajan matkustus).

- **Sopiva tavoite, tarvitaan myös nopeita yhteyksiä. Työssäkäyntitavoite melko tiukka varsinkin poikkittaisilla yhteyksillä.**
- **Suuret kaupunkiseudut voisivat toimia keskisuurten hubeina.**
- Onnistuuko inhimillisinä aikoina (Lappi)?
- Turismi & matkailu vahvemmin esiin? → riittääkö kysyntä?
- Aikataulujen keskinäinen linkitys paremmaksi.
- Tarjontaa määrittää kysynnän ohella myös resurssit

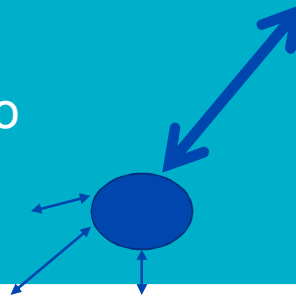


5. Solmupisteisiin koottavat matkavirrat mahdollistavat alueelliset/seudulliset jatkoyhteydet runkoyhteyksille liikennöintiajalla. Uusilla liikkumisen palvelukonsepteilla parannetaan jatkoyhteyksiä. Niiden varaan rakentuvat myös sesonkiluoteisemmat matkailua ja vapaa-ajan matkoja palvelevat yhteydet.

- **Solmupisteiden luomisessa ja koordinoinnissa** voi julkinen organisaatio mahdollistaa palvelujen jatkuvuuden ja ennakoitavuuden. Tärkeä on huolehtia last-mile-ongelmista, jota voivat romuttaa koko matkaketjun
- Uusien palveluiden tavoite on haasteellinen (solmujen määrä).
- **Solmupisteet ovat keskenään erilaisia** (keräilyssä, saavutettavuus) ja asiakasmääriltään vaihtelevia. Pitäisikö ne määritellä hierarkkisesti vai yksilöllisesti?
- Solmupisteissä on **ratkaistava ongelmat** mm. liityntäpysäköinnin kustannusjaossa & kehittämisessä (maanomistajan intressit).
- On pohdittava, millä tavalla eri aikoina liikkumisen palvelut on järkevä hoitaa ( bussit, taksit, kutsuohjatut palvelut jne.) ja miten käyttäjä löytää tiedot yhteyksistä ( esim. matkailu)
- **Pysäkit:**
  - kaikkien pysäkkien palvelutaso ei voi olla sama, on tunnistettava tärkeät solmu- ja liityntäpysäkit ja huolehdittava saavutettavuudesta (saattoliikenne) ja ylläpidosta ( pitäisikö liikennöitsijän osallistua kustannuksiin?)
  - tärkeitä ovat tiedonsaanti pysäkeistä, pysäköintimahdollisuus, aikataulutiedotus, hyvät digiyhteydet
  - LIIPY + helpot keskustayhteydet
  - Uudet palveluelementit (esim. vuokra-autot & pyörät)
  - Ajaminen valtateitä (esimerkki Ruotsi, jossa poikkeaminen päätieltä vain tarvittaessa, soveltuu osto- ja syöttöliikenteeseen)-> uusien pysäkkien + pysäkkien parantamistarpeet
  - Kaupunkien sisääntuloreittien yhdenmukaistus
  - Pysäkkiaineistojen ja -rajapintojen markkinointi



## Solmupisteen palvelutaso



## Solmupisteitä koskevat palvelutasotavoitteet

1. Solmupisteissä on liikennöintiaikoina pitkämatkaista matkustamista tukevat informaatio- ym. välttämättömät palvelut.  
Lisäksi matkustajille on tarjolla palveluja, jotka mahdollistavat odotusajan hyötykäytön.  
Solmupisteissä pyritään turvaamaan henkilökohtainen palvelu ja erityisryhmien tarpeet.
2. Käytössä on henkilöautojen ja polkupyörien liittytäpysäköinti sekä muita asiakkaiden tarvitsemia palveluja esim. tavaroiden säilytys. Saattoliikenne ja muut jatkoyhteystarpeet on huomioitu.
3. Solmupisteisiin ja laitureille on esteettömät yhteydet. Siirtyminen liikennevälineestä toiseen on helppoa ja turvallista sääolosuhteista riippumatta.
4. Solmupisteissä on tarjolla tietoa vaihtoehtoisista yhteyksistä sellaisia tapauksia varten, että myöhästymisen aiheuttaa suunnitellun matkaketjun katkeamisen.



1. Solmupisteissä on liikennöntaikoina pitkämatkaista matkustamista tukevat informaatio-ym. välttämättömät palvelut.

Lisäksi matkustajille on tarjolla palveluja, jotka mahdollistavat odotusajan hyötykäytön. Solmupisteissä pyritään turvaamaan henkilökohtainen palvelu ja erityisryhmien tarpeet.

- Nämä yli 80 000 asukkaan seutujen solmupisteet ovat **paikkoja, joissa on palveluliiketoiminnan kysyntäpotentiaalia**. Potentiaalia syntyy matkustajien odotus- ja vaihtotapahtuman aikaisten tarpeiden pohjalta, mutta solmupisteiden ympäristöllä (maankäytöllä, elinkeinoelämällä, kuten matkailulla) on tärkeä merkitys palveluiden syntymisessä ja säilymisessä. Solmupisteet voivat siten olla muutakin kuin odotustiloja, joissa vietettävä aika pyritään matkaketjun sujuvoittamiseksi pitämään mahdollisimman lyhyenä.
- Solmupisteiden pohdintaa:**
  - Määriteltävä, mikä on solmupiste ja mikä on kaukoliikenteen solmupiste (Kaupunki- ja kaukoliikenteen synkronointi). Tärkeää on solmupisteiden (sijainnin) toimivuus liikennepalvelujen tuottajille, muuten ei bussi pysähdy siellä. Voiko "solmupiste" olla solmuverkosto ja muutakin kuin fyysinen iso rakennus? Eri kokoiset solmupisteet palvelevat eri matkustajatarpeita (esim. seudun sisällä). Asukaslukupohja liian kategorinen jako. Solmupisteiden (hyvä) sijainti, onko myös palvelutasotekijä, pitäisi määrittää asiakaslähtöisesti ja liikenteellisesti
  - Matkakeskusajattelu ei ole välttämättä totta vielä isoilla kaupungeillaakaan. Onko matkakeskus vai onko hajallaan?, matkakeskus vaan voi olla "ABC" paikka, jossa käydään. Solmupiste ei tarvitse erillistä matkakeskusta, vaan tieto on oleellisessa osassa.
  - Seuduilla on useita erilaisia solmupisteitä, joiden suhde valtakunnallisiin runkoyhteyksiin pitäisi määrittää. Kaupunkiseutujen yhteiset, alueelliset terminaalit.
  - Tavoitteet ovat järjestyksessä myös pienemmillä seuduilla jossain mittakaavassa
- Eri matkustajaryhmillä on erilaiset tarpeet**, jotka on otettava huomioon tavoitteiden määrittelyssä esim. solmupisteiden info, palvelut, kysyntäpotentiaali, työmatka <-> vapaa-ajan matka. Tarkastelun lähtökohdaksi tulisi ottaa erilaiset käyttäjäryhmät ja niiden tarpeet (lähtevä matkustaja, vaihtomatkatkustaja, solmupisteeseen saapuva matkustaja)
- Eri toimijoiden **yhteistyötä solmupisteiden kehittämisessä** tarvitaan (eri liikennöitsijät, muut toimijat, solmupisteiden suunnittelu, informaatio, henkilökohtaisten palveluiden turvaaminen). Liikkumiseen liittyvät palvelut ml. henkilökohtainen palvelu voitaisiin turvata palveluntarjoajien yhteistyöllä ja/tai kaupallisten palveluiden yhteydessä. Yhteisiä pelisääntöjä avustuspalveluihin kaivataan. Julkisella toimijalla koordinaatioavustuu informaatioissa. Tieto avainasemassa. Eri viranomaisten yhteistyötä ja sitoutumista (mm. kunnat, Liikennevirasto, ELY) tulisi parantaa.



1. Solmupisteissä on liikennöntaikoina pitkämatkaista matkustamista tukevat informaatio-ym. välttämättömät palvelut.

Lisäksi matkustajille on tarjolla palveluja, jotka mahdollistavat odotusajan hyötykäytön. Solmupisteissä pyritään turvaamaan henkilökohtainen palvelu ja erityisryhmien tarpeet.

- Kaupallisten palveluiden syntymiseen solmupisteeseen ja julkisten investointien yhteyteen** vaikuttavat:
  - Asiakasnäkyvyys ja -volyymi, kaupunkiympäristö solmupisteiden lähellä ja sen linkittyminen keskustaan ja muuhun liikennejärjestelmään, Liikkumisen palvelut tarvitsevat volyymejä, Julkinen sektori voi tarjota tieto matkustajapotentiaalista / tarpeista (avoin data)
  - Monipuoliset ja laadukkaat tilat, toimijoiden tasapuolinen kohtelu, Yhteissuunnittelu (infra ja palvelut, eri toimijat) → saadaan palveluntarjoajia houkuttelevaa laadukasta infraa, kaavoituksen hitaus/nopeus
  - Julkisesti rahoitetut palvelut ja niiden yhdistäminen (Helmi-linja, palveluliikenne)
  - Pysäköinti (tilat ja hinta), liityntäpysäköintialueet
  - Uusien palveluiden ansaintalogiikka mm. kumppanuudet
  - Aiesopimukset palveluista /WALTTI
- Solmupisteiltä puuttuu vetäjätaho**; toimiiko viranomainen vai onko joku markkinatoimija se oikea veturi? -> Hybridimallit tähän, vrt. Lahden matkailukeskus. Tarvitaan "Solmupisteviranomainen", joka käynnistää ja koordinoi. Kaupalliset toimijat keskeisessä asemassa + kaavoitus. Kaupunki lienee sopivin koordinoija
- Solmupisteiden kehittämisessä esiin nousseita tavoitteita, joihin viranomaisten tulisi kiinnittää huomiota:**
  - Liikennemuotojen integrointi, matka-aika (vaihto-aika, kävelymatkat), matkan hinta (eri solmupisteet, miten hinta muuttuu), Hallittavuus: koko matkaketju samalla lipulla, matkatavaroiden huolto, rajapinta juna-/bussiliikenne tärkeä
  - Ennakoitavuus (laiturin, asema sijainti, häiriön hallinta), riittävä vuorotarjonta/yhteystarjonta, ennakkotilausmahdollisuus
  - Ennakkotieto laiturista, asemasta tai pysäkeistä kussakin solmussa, yhteydet (solmun toiminnan perusta), data-yhteydet
  - Kun asemia ja asemanseutuja kehitetään tulee suunnittelussa ottaa huomioon riittävät tilat, esteettömyys ( esteetön liikkuminen, opastus).
  - Eriyisryhmien tarpeet lienee otettavissa huomioon Trafín nimeämällä asemilla ja asemilla, joissa liikennöitsijä tai solmupisteestä huolehtiva on järjestänyt palvelun ( esim. VR 37 asemaa, Hki -Vantaa lentoasema).
  - Solmupisteessä tärkeä huolehtia myös ulkomaisista matkustajista ja matkatavaroista.
  - Riittävä aukiolo, suurimmat 24 /7, Mukavuus (sisätilat, odotusajan hyödyntäminen)
  - Turvallisuus (siirtymät), sosiaalinen turvallisuus
  - Riittävä informaatio (ohjaus, aikataulut, matkailuinfo) sekä matkustajille, että liikennepalveluiden tarjoajille



2. Käytössä on henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköinti sekä muita asiakkaiden tarvitsemia palveluja esim. tavaroiden säilytys. Saattoliikenne ja muut jatkoyhteystarpeet on huomioitu.

- **Tarvitaan toimintamallien kehittämistä** sekä uusia palveluja esim. toimistohotelli ja matkaketjun "isäntä" matkatoimistomalliin. Solmupisteiden suunnittelussa pitäisi ottaa huomioon eri toimijoiden tarpeet ja ottaa liikenneyrittäjät jatkossakin mukaan matkakeskusten ja asemien suunnitteluun. **Yhteissuunnittelua**, jotta julkisten ja muiden palvelut kohtaavat vrt. Kni, Oulainen. Hyviä toimintamalleja suunnittelussa on jo käytössä.
- **Liityntäpysäköinnin merkitys** korostuu niissä solmuissa, joissa julkisen liikenteen yhteydet liityntämatkoille ovat heikot. Niissä ja muissakin tarvitaan edullista, riittävää ja turvallista liityntäpysäköintiä (erilaiset polkupyörämallit + lisävälineet, autot, härpäkkeet+ varusteiden säilytyslokerot), huomioitava niiden mukana kuljettaminen.
- Liityntäpysäköinti tulisi olla maksutonta eli osana matkalippua, valvottua ja katettua (polkupyörä ja henkilöautot)
- Palveluntarjoajan vastuu infran rakentamisessa, yllä- ja kunnossapidossa:
  - Vastuu infraa viranomaisella (kunnat, kaupungit, maakuntaliitot) vaikutusalueella
  - Vaikutusalueen kuntien asukkaiden käytön mukaan kustannusjako
  - Sähköautojen latauspisteet?
  - Bussipysäkit –malleja on jo olemassa
  - latauspistokkeet



3. Solmupisteisiin ja laitureille on esteettömät yhteydet. Siirtyminen liikennevälineestä toiseen on helppoa ja turvallista sääolosuhteista riippumatta.

- Nykyinen lainsäädäntö ja ohjeistus on riittävällä tasolla. Sen sijaan käytännön tasolla on tekemistä esteettömistä olosuhteista hyötyvät kaikki. Tällä hetkellä esim. opastukset on puutteellisia/epäjatkuvia/ei "standardoituja". Asiakkaita tulisi informoida esteettömistä reiteistä asemalla, mutta myös ennakkoon esim. netin avulla.
- Esteettömyysavusta maksaminen?

4. Solmupisteissä on tarjolla tietoa vaihtoehtoisista yhteyksistä sellaisia tapauksia varten, että myöhästyminen aiheuttaa suunnitellun matkaketjun katkeamisen.

- Solmupisteessä oltava info matkaketjun hallintaan. Palveluiden tuottajien väline tieto tehokkaammaksi. Häiriötiedottamiseen kiinnitettävä huomiota. Solmupiste sinänsä aina haitta asiakkaalle ja vaiva -> on tarjottava jotain vaivan vääräksi
- Solmupisteessä annettava tieto voitaisiin suunnata erityisesti niille ja niihin tilanteisiin, joissa mobiilipohjainen sovellus ei ole käyttökelpoinen tai vaatii häiriötilanteissa täydennystä.
- Viranomainen voisi vauhdittaa uusien liikkumispalveluiden syntyä rajapintojen määrittelyllä, avoimella ja laadukkaalla tiedolla sekä vuorovaikutusta ylläpitämällä. Toimijoiden yhteinen häiriöhallintasuunnitelma voisi edistää tilannetta.

# Liikkumisen palveluiden valtakunnallinen tavoitteellinen palvelutaso

## Haastattelukysymykset

### Haasteltavan tahon rooli ja yhteistyö

1. Millaisena näet edustamasi tahon roolin valtakunnallisessa liikkumisen palveluiden toteuttamisessa ja kehittämisessä?
2. Millaista yhteistyötä harjoitatte tällä hetkellä matkaketjujen toimivuuden turvaamiseksi (esim. aikataulujen yhteensovittamiseksi) solmupisteissä ja muutoin? Miten matkaketjujen hallintaa tulisi parantaa ja kenen toimesta?

### Markkinaehtoisen toiminnan edellytysten parantaminen

3. Mitä toimia pitäisi tehdä markkinaehtoisen joukkoliikenteen/uusien liikkumispalveluiden edellytysten parantamiseksi? (lainsäädäntö ja viranomaistoiminta, infran kehittäminen, digitaaliset palvelut)
4. Missä ja millaisissa olosuhteissa markkinaehtoinen liikkumisen palvelu/uuden liikkumisen palveluiden konseptit voivat toimia?

### Tavoitteellinen palvelutaso

5. Onko tavoitteellisesta palvelutasosta hyötyä asiakkaille tai edustamallesi taholle? Mitä tapahtuu/mitä pitäisi tapahtua, jos tavoitetasoa ei saavuteta? Mikä on oma roolinne palvelutason tarjoamissa?
6. Mitä mieltä olet alustavista palvelutasotavoitteista?
7. Mikä pitäisi mielestäsi olla julkisen tahon rooli liikkumisen palveluiden tuottamisessa? Julkisen toimijan rooli nähdään usein mahdollistajana. Mitä julkisen sektorin pitäisi mahdollistaa liikkumisessa?

### Tiedon keruu ja tarve

8. Mitä tietoa tarvitsette kysyntäpotentiaalista? Miten te kartoitatte tällä hetkellä kysyntäpotentiaalia/asiakastarvetta? Mitä tietoa omasta toiminnasta olette valmiit antamaan muille toimijoille?

### Solmupisteiden kehittäminen

9. Miten solmupisteitä pitäisi kehittää?
  - Miten voitaisiin parantaa last mile -yhteyksiä?
  - Millaista solmupisteiden määrittelyä kaivataan?
  - Mikä olisi uusien liikkumisen palvelukonseptien rooli solmupisteissä?
  - Mitä voitaisiin saavuttaa eri toimijoiden yhteistyötä tiivistämällä?
  - Miten pitäisi määritellä solmupisteiden ulkopuoliset pysäkkipaikat?
  - Hyödynnättekö nykyisin tai tulevaisuudessa julkisen liikenteen solmupisteiden palveluja tai niiden tuottamaa kysyntää?

## Liikkumisen palveluiden valtakunnallinen tavoitteellinen palvelutaso

### Yhteenveto tehdyistä haastatteluista: keskeisimmät tulokset

#### Toimintaympäristön muutokset

- Liikennekaari sekä muut lainsäädännölliset uudistukset pienentävät viranomaisen roolia ja edellyttävät toimijoilta entistä itsenäisempiä päätöksiä. Samalla koordinaation tarve mm. matkustajainformaation osalta kasvaa.
  - o Pienillä seuduilla taksin rooli on matkaketjun osana tärkeä. Mikä vaikutus lainsäädännön muutoksilla ja uusilla toimijoilla on palvelujen kehittymiseen?
  - o Lainsäädännöllisten uudistusten ohella markkinaehtoiselle liikenteen muodostuminen tarvitsee myös riittävästi tilaa. Annetaanko bisneksen muodostumiselle ja kannattavuuden arvioinnille riittävästi aikaa ennen päätöksiä liikenteen ostoista?
- Matkaketjujen merkitys korostuu tulevaisuudessa. Kyky tarjota monipuolisia matkustusvaihtoehtoja ovelta ovelle vaatii kumppanuuksia ja yhteistyötä.
- Matkustuspalvelujen kulutus, tiedonhaku ja ostaminen ovat voimakkaassa muutoksessa ja digitaalisten palvelujen rooli painottuu. Mikä on operaattorien rooli lisäarvopalvelujen tuottamisessa?
- Kaupunkien vahva rooli solmupisteiden kehittämisessä
  - o Tahto kehittää omaa aluetta sekä kehityksen taloudellinen resursointi (valtion rooli resursoinnissa pieni)
  - o Joukkoliikenneuudistus: keskisuurten kaupunkien rooli joukkoliikenteen haltuun ottajina
  - o Eri liikkumispalveluiden tarjoajien tunnistaminen ja niiden roolin hahmottaminen
- Hankkeiden kasvava rooli
- Liikkumistarpeen murros: uudet palvelut (mm. Wolt ja Foodora) liikkumistarpeen pienentäjinä

#### Evästyistä palvelutasotavoitteiden asettamiseen

- Markkinaehtoisen liikenteen vahva rooli on otettava tavoitteiden asettamisessa huomioon.
- Suurissa kaupungeissa toimintaedellytykset ovat hyvät, seudulliset yhteydet ovat haastavampia järjestää. Ero on huomioitava julkisten tahojen toimintamallien rakentamisessa: sama toimintamalli ei välttämättä sovi molempiin.
- Eri asiakasryhmät tulee huomioida palvelujen rakentamisessa: eri segmentit arvostavat eri asioita.
- Mitä aineistoja palvelutasomäärityksen taustalla käytetään? Puhtaasti asiakkaiden toiveisiin ja liikkumistottumuksiin perustuva määrittäminen toisi lisäarvoa myös markkinaehtoisten palvelujen suunnitteluun.

# Liikkumisen palveluiden valtakunnallinen tavoitteellinen palvelutaso

## Palvelutasotavoitteiden tarkkuus ja muotoilu

- Palvelutasomäärittelyllä tulisi luoda pohja markkinaehtoiselle liikenteelle, jota täydennetään ostoilla tarvittavissa määrin.
  - o Ongelmana ostotarpeen ja rahoituksen kohtaamattomuus: palvelutaso on lupaus asiakkaan suuntaan, jolloin sen toteutukseen pitäisi löytyä rahaa niiltä osin, joita markkinaehtoinen liikenne ei toteuta.
  - o Palvelutasomäärittely tulee kytkeä tiiviisti kysyntäpohjaan sekä käytettävissä olevaan rahoitustasoon. Tavoitteiden tulee ohjata rahoituksen määrää ja suuntaamista.
- Mihin asioihin tavoitteissa voidaan käytännössä ottaa kantaa? Millaisia palvelulupauksia viranomaisen voi tehdä varsinaiseen liikenteeseen tai matkaketjuihin liittyen, kun kyseessä on pääsääntöisesti markkinaehtoinen liikenne?
  - o Määrällisillä tavoitteilla (mm. yhteyksien lukumäärä, ajallinen jakauma) on vaikutusta lähinnä viranomaisen toimintaan (esim. täydentävät ostot); eivät vaikuta markkinaehtoisten toimijoiden ratkaisuihin.
  - o Suurten kaupunkien välillä viranomaisen keinot toimia ovat rajalliset. Pienempien kaupunkien välillä tavoitteiden asettaminen voi olla järkevää, jos halutaan turvata esimerkiksi työmatkayhteyksiä (esim. Rovaniemi-Kemijärvi).

## Ennakkoaineistona toimitettujen tavoiteluonnosten kommentointi

- Yleisen tason hyviä tavoitteita, joita kohti kaikki pyrkivät. Sopivat hyvin yhteen myös kaupallisten tavoitteiden kanssa.
- Määrittely on pitkälti visiotasoinen, jolloin se ei sellaisenaan tarjoa tukea kaupallisille toimijoille. Kaupallisten toimijoiden kannalta teemakohtaisten kokonaisuuksien (matkaketjut, yhteysvälit, solmut) muodostaminen tuo tavoitteisiin konkretiaa ja selkeyttä.
- Hinnoittelun muotoilut ovat ongelmallisia: mitkä ovat viranomaisen keinot vaikuttaa näihin? (kaupallisten toimijoiden määrittämiä) Sama koskee myös liikenneverkon kattavuutta, matka-aikojen nopeutta ja päästöttömyyttä.
- Painotuksia tavoitteiden asetteluun:
  - o Matkustajainformaation suuri merkitys matka-ajan hyödynnettävyydessä (esim. ennakkotieto häiriön kestosta).
  - o Hyvän kokonaisuuden rakentaminen, jossa on kilpailukykyiset osat. Koko matkaketjun ostaminen yhdellä kertaa ei aina ole tarpeen, mutta mahdollisuus tuo lisäarvoa matkustukseen sekä matkustajan että palveluntarjoajan kannalta (tieto saatavilla olevista palveluista paremmin julki etenkin first- ja last mile -yhteyksien osalta, mikä vaikuttaa jopa kulkutavan valintaan ja tuo menestystä kaikille).
- Solmupisteiden osalta kuvattu taso sopii lähinnä todella suuriin solmuihin.
  - o Millaista palvelua pienempiin keskittymiin tavoitellaan?
  - o Universaalin määrittelyn rakentaminen on hankalaa, sillä jokainen solmu on uniikki kokonaisuus, jota tulisi kehittää olemassa olevien vahvuuksien pohjalta (esim. opasteet ja visuaalinen tunnettavuus).

# Liikkumisen palveluiden valtakunnallinen tavoitteellinen palvelutaso

## Viranomaisen rooli liikkumisen palveluiden tuottamisessa

- Rooli markkinaehtoisesti syntynyttä palvelua **täydentävien palvelujen ostajana**
  - o Maaseudulla iso rooli peruspalveluliikenteen järjestäjänä. Suunnitteluvastuu tulisi olla yhdellä maakunnallisella viranomaisella.
  - o Toimivaltaisten viranomaisten (ELY:t, LVM) pitkäjänteisyys palvelujen suunnittelussa ja ostoissa markkinaehtoisien liikenteen kannalta tärkeää.
- Rooli **fyysisten puitteiden ylläpitäjänä**
  - o Kehittämisessä rooli mahdollistajana (mm. kaavoitus) on merkittävä.
  - o Infrastruktuurin ja palvelujen kehittäminen asiakaslähtöisesti. Liikenneyrittäjät mukaan matkakeskusten ja asemien suunnitteluun, kaavoittajat mukaan palvelujen suunnitteluun.
  - o Solmupisteissä puitteiden (kiinteistöt, väylät jne.) suunnittelu ja kysynnän ylläpito maankäyttö- ja liikennematkaisuuden kautta (riittävä kysyntä palvelujen säilymisen ja kehittymisen turvaamiseksi).
    - Kehittäminen matkustaja- ja liikennemäärien mukaisessa priorisointijärjestyksessä?
    - Uusien liikennepalvelujen vaatima tilan tarve?
    - Suunnittelussa tärkeää huomioida sekä matkustus- että muut tarpeet (mm. kaupallisten palvelujen rooli osana matka-ajan hyödynnettävyyttä)
  - o Solmupisteiden ohella huomioitava myös seudulle saapuminen sekä lähtö- ja saapumispisteen ympäristön kehitys. Myös kytkentä maankäytön suunnitteluun: solmupisteen kysyntä ei riitä solmun palveluihin vaan tarvitaan ympäröivän kaupungin huomioon ottamista.
  - o Vaihtopysäkkien sijaintiin kaupunkirakenteessa ja osana seudullista liikennejärjestelmää tulisi kiinnittää huomiota (vaihtoympäristön laatu ja palveluiden kehittämismahdollisuudet).
- Rooli **riittävän suurten liikkujajoukkojen muodostajana** niin, että liikkuminen on järjestettävissä mahdollisimman tehokkaasti ja kannattavasti.
  - o Toteutus mm. maankäytön ratkaisujen kautta: liikennepalvelut muodostuvat liian kalliiksi alueilla, joissa ei ole suuria liikkujajoukkoja
  - o Kokonaisuuden rakentaminen kestävään liikkumiseen kannustavaksi: minne kaikkialle henkilöautoliikenne päästetään?
  - o Millaisilla digiratkaisuilla liikkumiskokonaisuus saadaan optimoitua?
- Rooli **matkustajainformaation rakentajana** (tarjontatiedon kokoaminen ja välittäminen)
  - o Yhtenäinen matkustuskokemus ja matkustajainformaatio: kokoava rooli sekä perustilanteessa että poikkeustilanteissa.
  - o Ajantasainen tietokanta (mm. reitit ja aikataulut) parantaisi eri kulkumuotojen yhteiskäyttöisyyttä sekä toisaalta yhteensovittusta suunnittelussa (mm. saapuvat lennot sekä lähtevät bussit ja taksit)
  - o Liikenneverkon reaaliaikaisen tilannetiedon tarjoaminen?
    - Taksit joukkoliikenteen poikkeustilanteiden paikkaajana ja asiakkaan perillepääsyn varmistajana: tietotarpeena matkustajamäärät ja viipeet
    - Poikkeusinformaation koordinointi: viranomainen vai matkaoperaattorit?
  - o Informaation kehittäminen: digitaalinen opastus solmupisteisin?
  - o Taksipalvelun parempi linkitys joukkoliikenteeseen: esim. informaatio taksipalvelujen saatavuudesta kuljettajalle joukkoliikennetiedon ohella.



## Liikkumisen palveluiden valtakunnallinen tavoitteellinen palvelutaso

- Rooli **tiedon jakajana, rajapintoja avaajana sekä vaikuttavuustiedon kerääjänä**
  - Laadukas avoin ja standardoitu data liikkumisoperaattoreille ja muille palveluntarjoajille
  - Viranomaisen vastuulla olevat perusdatat yleisesti kaikkien saataville (hyvänä esimerkkinä on DigiRoad, jota ylläpidetään ja kehitetään viranomaisen toimesta jatkuvasti).
  - Avoin data liikkumistarpeista kaikkien saataville
    - Tutkimukset asiakkaiden liikkumistottumuksista ja maksuhalukkuudesta sekä liikkumistarpeista ja -toiveista
    - Kerätyn tiedon kokoaminen yhteen paikkaan helposti hyödynnettävässä muodossa (nykyisin hajautunut eri raporttisarjoihin). Tiedon käytettävyyden parantuminen tasaisi markkinatilannetta (sama tieto kaikille).
  - Avoin tieto mahdollistaa järjestelmäkehityksen sekä siirtymän kohti käyttäjän kannalta optimoitua järjestelmää
  - Toisaalta kysyntäpotentiaaliin liittyvä tieto on kaupallisten toimijoiden ydintietoa (osana bisnespäätöksiä), jolloin jakaminen osaksi avointa dataa herättää paljon kysymyksiä.
  - Kehittämiskohtia ja uusia tietotarpeita mm. tiedot asemien pysäköintipaikoista sekä jättömahdollisuuksista ja mahdollisuudesta paikanvaraukseen hubien lähellä. Tieto on keskeinen toimivien matkaketjujen kannalta.
- Rooli **yhteisten tavoitteiden asettajana**
  - Valtakunnallisen tason markkinointi sekä perinteisille että uusille palveluille
  - Joukkoliikenteen markkinaosuustavoite eri toimijoiden yhteisenä viestinä ja toimintaedellytysten parannusten suuntaajana (viranomaiselle luonteva palvelulupaus)
  - Tukea ja työkaluja myös yksittäisten kaupallisten toimijoiden (mm. matkailutoimijat) liikenneyhteyksiä koskevaan markkinointiin
  - Eri palveluiden roolin tunnistaminen osana tavoitteita (esim. joukkoistetut palvelut)
- Rooli **yhteistyön edistäjänä?**
  - Moderaattori: kokoaja, keskustelun avaaja. Voi koota eri toimijoita yhteen ja hakea uusia yhteistoiminnan muotoja. Yhteistyön tarve, mahdollisuudet ja kokonaishyöty esiin!
    - Ajatus kaipaa konkreettisia esimerkkejä rinnalleen: mitä tämä käytännössä tarkoittaisi?
  - Rooli eri toimijoiden suunnittelun (mm. aikataulut) yhteensovituksessa? Nykyisessä suunnittelussa ongelmana aikataulukausien kohtaamattomuus mm. ELY:n tilaaman liikenteen (kesä- ja talviaikataulut) ja junaliikenteen muutospisteiden (Liikenneviraston rooli) suhteen.
  - Toisaalta yhteistyötä (mm. liput, matkatavarat) tehdään siellä, missä se on liiketoiminnallisesti kannattavaa, jolloin ei tarvetta viranomaisen toimille yhteistyön muodostamiseksi.
- Rooli **matkaketjujen hallinnassa?**
  - Kuka antaa matkatakuan?
  - Kaukoliikenteessä vastuu kaupallisella toimijalla, viranomaisalueiden sisäisessä liikenteessä & viranomaisen määrittämissä palveluissa toimivaltaisella viranomaisella?
  - Julkisilla tahoilla (mm. kaupungit) on luonteva rooli (käyttäjää lähellä), muttei sanavaltaa markkinaehtoisien liikenteen suuntaan.

## Liikkumisen palveluiden valtakunnallinen tavoitteellinen palvelutaso

- Rooli uusien palvelujen mahdollistajana
  - Pitkäjänteisyys järjestelmän kehittämisessä ja ennustettava lainsäädäntö: vakaan toimintaympäristön takaaminen yrityksille, mikä mahdollistaa edellytykset kehittää uutta.
  - Selkeä, ennakoitava, ennustettava ja johdonmukainen toiminta kaupunkiliikenteessä. Myös yhteiset toimintamallit esim. kaavoitukseen liittyen voisivat helpottaa jossain tapauksissa palveluiden toimintaa.
  - Sääntelyn minimointi: mietittävä tarkkaan, mikä toiminta todella vaatii toimiluvan (sääntely ja luvanvaraisuus luovat helposti tehokkuustappiota ja nostavat uuden palvelun aloituskynnystä).
    - Monialaisen yrittäjyyden suosiminen: saako sama toimija lainsäädännöllisesti hoitaa esimerkiksi tavaraliikennettä ja sairaalakuljetuksia? Jos ei, onko sääntelyn syy perusteltavissa?
  - Toiminnan läpinäkyvyys ja selkeys: raja julkisen ja yksityisen välillä voi muuttua, mutta ratkaisun on oltava kokonaisuutena selkeä.
  - Matkustajan oikeuksien yhdenmukaistaminen
    - Samat oikeudet liikennevälineestä riippumatta (mm. myöhästymistilanteet, esteettömyys)
    - Eri liikennemuotojen ja niistä saatavien korvausten (mm. kilometrikorvaus ja verovähennysoikeus) samanarvoisuus
  - Eri toimijoiden tasa-arvoinen kohtelu
    - Etenkin vakiintuneiden käytäntöjen ja yhteistyökumppaneista osalta on oltava varuillaan (tarjoavatko ”piilotukea” vanhalle toimijalle?)
    - Tarjotaanko myös uusille toimijoille mahdollisuus osallistua esimerkiksi kaupunki-infran kehittämiseen? Vai huomioidaanko vain valikoitujen/vanhon toimijoiden tarpeet suunnittelussa?
    - Kuinka pitkälle kaupunki voi tukea yksittäisen toimijan liiketoimintaa? Toisaalta mitä kaikkea on tuettava, jotta kaupunkilaisten liikkuminen turvataan?
  - Mahdollistajaroolin huomioiminen omassa toiminnassa (esim. avoin suunnittelu ja rajapinnat).
  - Uusien palvelujen suurimpia nykyisiä ongelmakohtia ovat mm. pysäköinti (liittyy myös vahvasti solmupisteisiin), lainsäädäntö (mm. kimppakyydit) sekä muut asetetut reunaehdot palveluille, jotka eivät välttämättä kohtaa palvelun omien toimintaedellytysten kanssa.

## Liikkumisen palveluiden valtakunnallinen tavoitteellinen palvelutaso

### Haastatteluihin sekä työpajoihin osallistuneet tahot

24Rent Oy	Nokia
Akaan kaupunki	Oulaisten Liikenne Oy
BusinessOulu	Oulun kaupunki
Coreorient Oy	Oy Pietarsaaren seudun kehittämissyhtiö
eCycle	Concordia
Ekorent	Pirkanmaan ELY-keskus
Elisa Oyj	Pirkanmaan liitto
Etelä-Pohjanmaan liitto	Pohjanmaan liitto
Etelä-Savon kauppakamari	Pohjanmaan taksiyrittäjät ry
Finavia	Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Helsingin kaupunki	Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
Helsingin satama	Pohjois-Pohjanmaan liitto
Helsingin seudun liikenne HSL	Pohjois-Savon ELY-keskus
Helsinki Business Hub	Porin kaupunki
Hämeen Taksiyrittäjät ry	Ramboll
Hämeenkyrön kunta	Rauman kaupunki
Janakkalan kunta	RidenRent Oy
Japa ry	Riihimäen kaupunki
Joensuun kaupunki	Sastamalan kaupunki
Joensuun Taksi Oy / Taksi Itä-Suomi	Satakuntaliitto
Jyväskylän kaupunki	Seinäjoen kaupunki
Kaakkois-Suomen Taksiyrittäjät ry	STL Itä-Suomen alueyhdistys ry
Kempeleen kunta	STL Lapin lääninyhdistys ry
Keski-Pohjanmaan liitto	Strafica Oy
Keski-Suomen ELY-keskus	Suomen kasvukäytävä
Keski-Suomen liitto	Suomen Kuntaliitto
Keski-Suomen Taksiyrittäjät ry	Suomen Taksiliitto ry
Kiteen kaupunki	Syötteen Matkailuyhdistys ry
Kotkan kaupunki	Tampereen joukkoliikenne
Kouvola kaupunki	Tampereen kauppakamari
Kuljetusliike J ja R Laatikainen Ky	Tampereen kaupunki
Kuopion kaupunki	Tampereen kaupunkiseutu
KUUMA-seutu liikelaitos	Trafi
Lahden kaupunki	Tuomi Logistiikka Oy
Lapin ELY-keskus	Uudenmaan ELY-keskus
Lapin liitto	Uudenmaan liitto
Lappeenrannan kaupunki	Vaasan kaupunki
Lempäälän kunta	Varsinais-Suomen liitto/Valonia
Liikennevirasto	WayStep Consulting Oy
Linea Konsultit Oy	Ventoniemi
Linja-autoliitto	Vihdin kunta
Linja-Karjala Oy	VR
Länsi-Uudenmaan kunnat	Ylläksen Matkailuyhdistys ry
MAL-verkosto, Tampereen kaupunkiseutu	Ympäristöministeriö
Motiva Oy	
Mänttä-Vilppulan kaupunki	





ISSN-L 1798-6656  
ISSN 1798-6664  
ISBN 978-952-317-283-8  
[www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi)

Liik  
enne  
vira  
sto